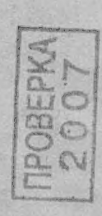
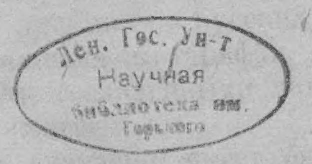
Р. С. Ф. С. Р.

Народный Комиссариат Путей Сообщения.

Русско-Латвийская железнодорожная конвенция

и дополнительные к ней соглашения.





МОСКВА.
11-я Типо-Литография Моск. Сов. Нар. Хоз. (бывш. Нар. Ком. Пут. Сообщ.).
1921.

(Р. В. Ц. Москва). Тираж 1000 экз.

КОНВЕНЦИЯ

между Россией и Латвией о прямом пассажирском и грузовом железнодорожном сообщении.

Россия с одной стороны и Латвия с другой, руководимые желанием содействовать развитию между обоими сторонами дружеских и экономических сношений и исходя из принципов мирного договора, подписанного в городе Риге 11 августа 1920 года, решили заключить настоящую Конвенцию о прямом пассажирском и грузовом железнодорожном сообщении и назначили для сего своими уполномоченными:

Совет Народных Комиссаров Российской Социалистической Федеративной Советской Республики — Полномочного Представителя в Латвии Якова Станиставовича Ганецкого и Правительство Латвийской Республики—Министра Путей Сообщения Адольфа Куршинского.

Означенные уполномоченные, по взаимном сообщении своих полномочий, признанных составленными в надлежащей форме и законным порядком, согласились о нижеследующем.

СТАТЬЯ I.

Между русскими и латвийскими железными дорогами устанавливается прямое пассажирское и грузовое сообщение под наименованием: «Прямое Русско-Латвийское пассажирское и грузовое сообщение».

Перевозка пассажиров, багажа и грузов в этом сообщении производится между станциями русских и латвийских железных дорог, указанными в тарифах.

Между станциями, соединенными линиями с колеей одинаковой с русской колеею:

а) пассажирское движение имеет быть производимо, в сношениях более важных станций, по возможности—без пересадки,

б) грузовое сообщение имеет быть—без перегрузки.

Между станциями, лежащими на линиях с разною колеею, включенными в прямое сообщение, перегрузка вагонов будет производима средствами дороги, имеющей колею, отличную от русской нормальной колеи.

Перечень станций прямого пассажирского и грузового сообщения устанавливается на с'ездах представителей настоящего прямого сообщения (ст. 9).

СТАТЬЯ II.

В развитие статьи 17 Мирного Договора между Россией и Латвией, подписанного в Риге 11 августа 1920 года, в видах способствования транзитной перевозки грузов, следующих в Россию через Латвию и в обратном направлении, т.-е. из России через Латвию, а также в Латвию через Россию и в обратном направлении, т.-е. из Латвии через Россию—договаривающиеся стороны обязуются участвовать в подлежащих прямых сообщениях железнодорожных-сухопутных или смешанных железнодорожно-морских, на условиях подлежащих в каждом отдельном случае установлению специальными соглашениями между участвующими в данном сообщении железными дорогами или пароходствами.

По отношению к таким перевозкам, во избежание задержки движения вагонов с грузами через пограничные станции,—устанавливается, что впускные таможни России или Латвии по принадлежности, не производя осмотра грузов, будут накладывать на вагоны свои пломбы или замки, с которыми вагоны следуют до выпускной таможни подлежащей страны, через которую проходит транзитный груз.

СТАТЬЯ III.

Взаимные права и обязанности, с одной стороны железных дорог России и Латвии—с другой стороны лиц, пользующихся прямым между сими дорогами сообщением, определяются в «Положении» о сем сообщении, прилагаемом к настоящей Конвенции и подлежащем ратификации договаривающихся стран, в порядке, указанном в статье XIV.

СТАТЬЯ IV.

Взаимные права и обязанности русских и латвийских железных дорог, вытекающие из прямого между сими дорогами сообщения, определяются «Соглашением о прямом сообщении и о пользовании товарными вагонами», подлежащим утверждению правительственных учреждений России и Латвии, ведающих железными дорогами. «Соглашение» это имеет быть утверждено немедленно после ратификации настоящей Конвенции (ст. XIV).

СТАТЬЯ V.

За перевозку пассажиров, багажа и грузов в «Прямом Русско-Латвийском сообщении» (ст. I) взимается плата по тарифам, вырабатываемым на с'ездах представителей сего сообщения (ст. IX).

Прямые тарифы могут быть устанавливаемы с расчетом ставок или отдельно за часть русских и отдельно за часть латвийских железных дорог, или же, для данных более важных грузов и более важных станций, в виде общих схем или ставок за все протяжение перевозки.

Провозная плата русских и латвийских жел. дорог по прямым тарифам , равно как и доли сих жел. дорог, в этих тарифах будут расчитываться за расстояние до и от пограничного знака (ст. X), путем прибавления к расстоянию до пограничной станции расстояния до или от пограничного знака, с округлением до целых верст или километров.

Под словом тариф понимается как плата за провоз, так и всякого рода дополнительные железнодорожные сборы.

СТАТЬЯ VI.

Взаимная передача пассажиров, багажа и грузов имеет быть производима на пограничных станциях, устроенных в возможно близких расстояниях от государственной границы, с подлежащим таковых станций оборудованием, в техническом отношении обеспечивающим возможность примыкающим железным дорогам производить передачу вагонов и грузов взаимно на станциях принимающих железных дорог.

В развитие настоящей статьи соответствующие Управления русских пограничных железных дорог, с одной сто-

роны, и Управления латвийских жел. дорог, с другой стороны, имеют заключить особые узловые соглашения:

о порядке и условиях движения поездов между пограничными передаточными станциями;

о пользовании железнодорожным телеграфом для служебных надобностей, передаточного между пограничными станциями движения;

о взаимном пользовании станционными устройствами передаточных пограничных станций;

о порядке производства передачи пассажиров, багажа и грузов;

о согласовании расписаний пассажирских поездов, имеющих обслуживать прямое пассажирское движение.

Вышеупомянутое узловое соглашение подлежит утверждению правительственных учреждений России и Латвии, ведающих железными дорогами, при чем правительства договаривающихся стран окажут всякое содействие, чтобы эти соглашения были утверждены немедленно по ратификанци настоящей Конвенции.

СТАТЬЯ VII.

При следовании поездов русских железных дорог по путям латвийских железных дорог, или поездов латвийских железных дорог по путям русских железных дорог, на перегонах между передаточными—пограничными станциями и при нахождении на чужой станции, агенты, как паровозной, так и кондукторской бригад, обязаны исполнять все требования правил технической эксплоатации и положений о сигналах, действующие на дороге следования и станции нахождения, при чем каждая железная дорога отвечает за последствия от несчастных случаев, происшедших в ее районе до границы государства. Она имеет право регресса к соседней дороге в случае, если происшествие последовало по вине личного состава или вследствие неисправного состояния перевозных средств соседней дороги.

При обоюдной виновности обоих дорог, подлежащие уплате вознаграждения распределяются между обоими дорогами соразмерно вине каждой из них.

О каждом происшествии, к которому причастны личный состав или имущество соседней дороги, последняя должна быть немедленно извещена.

Расследование производится смешанной Комиссией, состоящей из агентов обоих дорог, на паритетных началах.

Каждая дорога несет ответственность за служебные действия и упущения своих агентов и рабочих.

СТАТЬЯ VIII.

Во взаимных своих сношениях, письменных и телеграфных, по делам прямого сообщения, а также и во всех перевозочных документах сего же сообщения, русские дороги применяют русский язык, латвийские железные дороги—латышский язык.

Что же касается письменных или телеграфных сношений между станциями русских и латвийских железных дорог, то таковые для перевода на язык той страны, в которой расположены станции назначения (адресат), направляются через передаточные-пограничные станции по принадлежности.

Таким же порядком производится перевод перевозочных документов.

СТАТЬЯ IX.

В видах возможного развития и усовершенствования устанавливаемого прямого сообщения, не менее одного раза в год будут созываться «С'езды представителей Русско-Латвийского прямого сообщения», в составе по 5 (пяти) представителей от русских учреждений, ведающих железнодорожными делами в России и того же числа представителей от латвийских учреждений, ведающих железнодорожными делами в Латвии.

Рассмотрению этих с'ездов подлежат вопросы, касающиеся условий прямого сообщения, тарифов, а также и взаимных претензий железных дорог, вытекающих из сего сообщения.

С'езды могут быть созываемы и ранее годичного срока по требованию одной из договаривающихся сторон.

Решения с'ездов подлежат представлению на уважение правительств каждой из договаривающихся стран по принадлежности и в порядке, установленном каждой из сих стран.

Первый с'езд имеет быть созван не позднее трех месяцев после ратификации настоящей Конвенции (ст. XIV).

СТАТЬЯ X.

В пунктах пересечения государственною границею между Россией и Латвией железнодорожного полотна Управлениями русских и латвийских железных дорог устанавливаются, на бровке земляного полотна, особые пограничные знаки.

Место постановки этих знаков определяется соответственно с результатами работ Русско-Латвийской Смешанной Пограничной Комиссии, действовавшей на основании примечания 2 к статье III мирного договора, подписанного в гор. Риге 11 августа 1920 года.

СТАТЬЯ XI.

Установленные для железнодорожного движения: таможенные, акцизные и паспортные, а также административные, по надзору за иностранцами, правила, действующие или могущие быть изданными в будущем, распространяются на устанавливаемое прямое сообщение.

СТАТЬЯ XII.

Правила почто-телеграфной службы подлежат особому соглашению между обоими договаривающимися странами, при чем считается, что пользование железнодорожным телеграфом для служебной надобности железных дорог, участвующих в прямом сообщении, будет производиться на основании «соглашения о прямом сообщении» (ст. IV) и таким же порядком будет проходить служебная корреспонденция по делам прямого сообщения.

СТАТЬЯ XIII.

Настоящая Конвенция составлена на двух языках: русском и латышском.

В случае разногласия толкования Конвенции—оба текста признаются аутентичными.

СТАТЬЯ XIV.

Настоящая Конвенция подлежит ратификации.

Ратификации ее будут обменены в Москве, в возможно непродолжительном времени.

СТАТЬЯ XV.

Настоящая Конвенция вступает в силу со дня взаимного уведомления о состоявшейся ратификации, сроком на три года. Каждая из договаривающихся стран, которая по прошествии этого срока, пожелала бы отступить от Конвенции, обязана предупредить об этом другую страну за шесть месяцев вперед. Если такого извещения не последует, настоящая Конвенция будет считаться продолженной на тот же срок и на тех же основаниях.

В удостоверение обоюдного согласия на принятие всех вышеуказанных статей уполномоченные обоих стран подписали настоящую Конвенцию и приложили к ней свои печати.

Ганецкий. Куршинский.

(М. П.) (М. П.)

Учинено в Риге 26 февр.
тысяча девятьсот двадцать первого года.

ПРОТОКОЛ

заседания уполномоченных Русского и Латвийского правительств по заключению Конвенции между Россией и Латвией о прямом пассажирском и грузовом железно-дорожным сообщении.

Рига 26 февраля 1921 г.

Подписав сего числа подлежащую ратификации «Конвенцию между Россией и Латвией о прямом пассажирском и грузовом железно-дорожном сообщении», уполномоченные, в видах, как возможного уточнения постановлений сей Конвенции, так и порядка введения таковой в действие, составили настоящий протокол о нижеследующем.

К статье III Конвенции.

А.

Ввиду технических затруднений, сопряженных с изготовлением прямых пассажирских билетов, а также накладных и дорожных товарных перевозочных документов устанавливается:

1. пассажирам, следующим из России в Латвию и из Латвии в Россию, будут выдаваемы билеты только до пограничных передаточных станций и таким же порядком будут выдаваться квитанции на пассажирский багаж;

2. грузовые перевозки прямого сообщения буудт производиться с применением дорожных документов: при отправлении из России — русского образца, при отправлении из Латвии — латвийского образца, каковые образцы установлены в том и другом случае во внутреннем сообщении названных стран.

На сих дорожных документах имеет быть напечатано, а впредь до напечатания, отмечено надписью от руки или штемпелем «Прямое Русско-Латвийское железно-дорожное сообщение».

Б.

Ввиду того, что в настоящее время не установлен более или менее постоянный курс валюты договаривающихся стран, устанавливается, что грузохозяин (отправитель) при сдаче груза к отправлению имеет уплатить железной дороге — отправительнице полностью тарифно-провозную плату и дополнительные сборы до границы того государства, на территории коего расположена станция отправления. За сим стоимость перевозки от границы до станции назначения переводится на получателя груза и подлежит взысканию, в подлежащих случаях исчисленную станцией назначения.

В.

О времени выдачи прямых пассажирских билетов и багажных квитанций, а также допущения перевода провозной тарифной платы на станцию назначения, правительства договаривающихся стран войдут своевременно в особое соглашение.

К статье IV Конвенции.

А.

Устанавливается, что перевозка грузов, отправляемых Русским Народным Комиссариатом Внешней Торговли или в адрес агентов сего Комиссариата —

а) из России транзитом через Ригу или Либаву на морской путь,

б) в Россию транзитом с морского пути через Ригу или Либаву,

как погрузно в особых корзинах, так и повагонно полными вагонами, — производится следующим образом:

I. транзитом через Ригу в сообщении морем.

1. В случае нагрузки грузов в вагоны из арендованных Комиссариатом внешней торговли складов, площадей или непосредственно из морских судов в вагоны, названный Комис-

сариат, в качестве грузоотправителей или грузополучателя, имеет право производить нагрузку или выгрузку за свой счет, в присутствии агентов станции Рига, наблюдающих за правильностью нагрузки, согласно указаний нижеприведенного пункта 4-го.

При этом разумеется, что упомянутые нагрузочно-выгрузочные работы исполняются с соблюдением подлежащих правил, изданных правительственною властью Латвии для отправителей или получателей грузов, производящих такие же операции из принадлежащих им или арендованных ими складов, а также из судов и на суда.

2. В случае, указанном в пункте 1-ом, агенты Русского Комиссариата имеют право накладывать на вагоны свои пломбы образца русских железных дорог, или свои замки.

На коробах с [illegible] отправками накладываются тем же порядком такие же пломбы.

3. В случае, указанном в 1-м и 2-м пунктах, плата за нагрузку и выгрузку вагонов латвийскими железными дорогами не будет взимаема.

4. Поверка числа мест, осмотр тары, взвешивание и составление перевозочных документов до окончательной станции назначения в России, указанной агентом-отправителем, производится агентами станции Рига порядком, установленным для грузов прямого Русско-Латвийского сообщения.

5. Все таможенные, акцизные и административные обрядности и формальности подлежат окончательному совершению в Риге, причем, по отношению транзитных грузов, соблюдается основание, изложенное в пункте 6 раздела 2-го статьи XVII Мирного Договора между Россией и Латвией, подписанного в Риге 11 августа 1920 г. Латвийская пограничная выпускная таможня, не производя никакого осмотра груза и оставляя в целости пломбы Русского Комиссариата (п. 2), проверяет лишь таможенные пломбы или замки Рижской таможни и снимает таковые при переходе вагона в ведение агентов русских железных дорог.

6. Грузы, следующие из России в Ригу, в адрес агентов Русского Народного Комиссариата Внешней Торговли, направляются через пограничную впускную Латвийскую таможню за пломбами русских железных дорог, с тем, что названная [illegible] накладывает на вагоны или коробы свои пломбы, подлежащие снятию Рижской таможней.

7. На станции Рига вагоны с Русскими пломбами, следующие в адрес агентов указанного в пункте 6-м Комиссариата, подаются к местам выгрузки, где Рижской Таможней снимаются таможенные пломбы или замки пускной таможни (п. 6).

8. В случае, если груз прибывший из России подается к выгрузке в склады и к площадям, арендованным русским Комиссариатом, или для непосредственной перегрузки из вагонов в морские суда, выгрузка и перегрузка такового производится порядком, указанным выше в пункте 1-м.

II. Через Либаву в сообщении морем.

9. При следовании грузов русского Народного Комиссариата Внешней Торговли через Либаву во всем сохраняется порядок, указанный выше для Риги, с тем, что при перегрузке из вагонов колеи Западно-Европейского типа в вагоны колеи русского типа, пломбы названного Комиссариата снимаются с вагонов в присутствии агента сего же Комиссариата, который наблюдает за перегрузкой и накладывает на вновь нагруженный вагон пломбы Комиссариата (п. 2).

Примечание: Извещение агентов Комиссариата Внешней Торговли не лежит на обязанности латвийских железных дорог и неявка сих агентов не служит причиной задержки вагонов под погрузкой, но агентам Комиссариата предоставляется осведомляться на подлежащих станциях о месте и времени перегрузки.

Б.

В отношении порядка подачи вагонов под грузы, отправляемые Русским Народным Комиссариатом Внешней Торговли из Риги или перегружаемые с Западно-Европейской колеи на широкую, устанавливается:

1. В случае отсутствия заявлений о том, что груз должен быть отправлен в русских вагонах, латвийские железные дороги подают под грузы Комиссариата Внешней Торговли или латвийские вагоны или же предпочтительно вагоны русские, находящиеся в их пользовании, на условиях срочного возврата, причем если латвийские железные дороги не имеют достаточного количества подвижного состава, та-

ковой требуется ими от русских железных дорог и передается им на срочный возврат на общих основаниях.

Примечание: Означенные требования заявляются через находящегося в Риге, при Отделе Народного Комиссариата Внешней Торговли, агента русских железных дорог.

2. В случае заявления представителя Народного Комиссариата Внешней Торговли, что груз подлежит отправлению обязательно в русских вагонах, потребное количество порожняго подвижного состава передаётся жел. дорогам Латвии по любому из передаточных пунктов и подлежит отправлению в Ригу, для передачи под нагрузку, при чем состав считается переданным в пользование латвийских жел. дорог на срочный возврат с сохранением срока пользования вагонами до 15 суток и с понижением платы за пользование вагонами, а также и эвентуальных штрафов за просрочку, на половину.

3. В случае необходимости задержания, в виду ожидаемого подхода груза, русского подвижного состава в Риге, Комиссариат Внешней Торговли, через находящегося в Риге представителя русских ж. д., предъявляет латвийским ж. дорогам письменное заявление о задержании в Риге подлежащего количества вагонов с указанием их номеров и числа суток, на каковое вагоны должны быть задержаны. При этом, предусмотренный соглашением о пользовании вагонами срок срочного возврата вагонов увеличивается на означенное число суток, и при расчете за пользование этими вагонами плата за эти сутки взиманию не подлежит. Латвийские ж. д. за простой и за занятие путей задержанных указанным порядком вагонов не начисляют платы за эти же дни.

4. В случае, если прибывшие указанным порядком в Ригу вагоны, за неиспользованием их под грузы, будут, по соглашению с представителем Комиссариата Внешней Торговли, возвращены русским железным дорогам порожними, латвийские жел. дороги, не уплачивая за пользование сими вагонами, будут взыскивать с русских жел. дорог плату за пробег таковых до Риги и обратно до границы, по ставке внутреннего своего провозного тарифа, установленного для порожнего подвижного состава.

В.

По отношению к грузам, подлежащим реэвакуации из России в Латвию, устанавливается:

1. Таковые грузы, отправляемые представителями Латвии по реэвакуации, могут быть перевозимы, по заявлению означенных представителей, за пломбами русского Народного Комиссариата Внешней Торговли (или таможни, где таковая окажется) и пломбами представителей Латвии по реэвакуации, с тем, чтобы пломбы накладывались на вагоны на месте их погрузки.

Пломбы Народного Комиссариата Внешней Торговли (или таможни) русской выпускной таможней снимаются, без вскрытия вагонов на границе и осмотра груза, находящегося в вагоне и последний передается латвийским железным дорогам за пломбами представителей Латвии по реэвакуации.

2. Под перевозку грузов, реэвакуируемых из России в Латвию, разрешенных к реэвакуации постановлениями действующей на основании ст. XIV Мирного Договора между Россией и Латвией смешанной реэвакуационной Комиссии, подвижной состав по требованиям уполномоченных правительством Латвии ведать реэвакуацией представителей предоставляется распоряжением подлежащих органов Русского Народного Комиссариата Путей Сообщения полностью в количестве, обеспечивающем погрузку разрешенного к вывозу реэвакуируемого имущества.

Заявление о подаче вагонов под нагрузку реэвакуируемых грузов имеют делаться в сроки и через органы, [illegible] установленных в России правил.

Сроки подачи вагонов, считая со дня поступления заявления, не должны превышать:

а) для железных дорог, входящих в состав Петроградского и Московского Окружных Комитетов не позже 14-и дней.

б) железных дорог, входящих в состав всех прочих Комитетов, кроме Сибирского и Туркестанского — одного месяца и

в) железных дорог, входящих в состав Сибирского и Туркестанского Комитетов — полтора месяца.

Г.

Относительно указанных в Г части «Соглашения о прямом сообщении» (взаимное пользование товарными вагонами):

а) расценки за разбитые вагоны;

б) расценки частей в вагонах-теплушках и

в) расценочной ведомости запасных частей ремонта поврежденных товарных вагонов, — устанавливается, что таковые расценки имеют быть выработаны С'ездом представителей Русско-Латвийского прямого сообщения (ст. IX), впредь же до таковой выработки будут применяемы расценки, указанные в общем соглашении русских жел. дорог о взаимном пользовании товарными вагонами, издания 1916 г., с повышением таковых на 35%.

Д.

По отношению ко всякого рода расчетам, вытекающим из взаимных сношений русских жел. дорог с латвийскими жел. дор., за исключением расчетов по перевозкам пассажиров, багажа и грузов, устанавливается, что таковые расчеты, как-то: за взаимное пользование подвижным составом, за починку вагонов и т. п., имеют быть производимы в рублях, исчисленных считая один рубль равным одной пятнадцатой золотого империала.

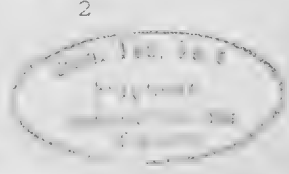
Окончательные расчеты по сальдо взаимных счетов русских железных дорог с латвийскими железными дорогами, будут производимы правительственными учреждениями России и Латвии, ведающими финансами сих стран, по взаимному их соглашению относительно той валюты, в которой фактически будет производиться уплата, в каждом отдельном случае или же в отдельные периоды.

Что же касается расчетов по перевозкам пассажиров багажа и грузов, то порядок взаимных расчетов имеет быть установлен в последствии, когда будет введена в действие перевозка пассажиров по прямым билетам и товаров — с правом перевода перевозной платы за весь путь следования на станцию назначения.

К статье VI Конвенции.

А.

Принимая во внимание, что пограничные станции русских железных дорог: [illegible], Бигосово и Себеж, по



наличному состоянию технических оборудований не могут служить для производства обменных операций и кроме того, по своей удаленности от границы не обеспечивают правильных пограничных сношений, устанавливается, что впредь до подлежащего устройства пограничных станций в возможно близких к государственной границе расстояниях все взаимные обрядности по коммерческой и технической передачам подвижного состава, пассажиров, багажа и грузов будут производиться на станциях: Жогово, Бальбиново и Зилупе латвийских железных дорог, довольствуясь существующими на этих станциях устройствами и оборудованиями.

Б.

Применительно к п. 9 статьи XIV Мирного договора между Россией и Латвией, подписанного в Риге 11 августа 20 года, для обеспечения установленной «Узловым» Соглашением о грузовой передаче через Себеж-Зилупе предельной суточной нормы передачи в 70 вагонов латвийским железным дорогам, в счет подлежащих реэвакуации из России паровозов, может быть передано, вслед за ратификацией Конвенции (ст. XIV) пятнадцать исправных паровозов: из них тринадцать серии «О» и два пригодных для маневровой работы.

К статье VIII.

А.

Во избежание всякого рода недоразумений, могущих нарушить безопасность движения поездов, устанавливается, что поездными депешами, касающимися движения поездов, как запросными, так и ответными, пограничные станции обмениваются на русском языке по формам, установленным на русских железных дорогах.

Б.

В целях упрощения взаимных сношений пограничных станций устанавливается, что станции эти временно, впредь до отмены, будут в своих письменных, телеграфных и телефонных сношениях применять русский язык.

В.

В таких же целях (п. Б) предоставляется учреждениям, ведающим железными дорогам, и Управлениям железных дорог прилагать к переписке перевод на языке той страны, с которой делается сношение.

К статье IX.

А.

Устанавливается, что первый С'езд по делам прямого Русско-Латвийского сообщения, кроме тех вопросов, кои будут внесены в программу сего с'езда, в зависимости от выяснившейся надобности, имеет обсудить также и следующие вопросы:

а) о порядке заведывания делами прямого сообщения (бюро с'езда);

б) о порядке представления правительственным учреждениям России и Латвии постановлений с'ездов на утверждение и о порядке приведения сих постановлений в действие;

в) составление проектов «исполнительных постановлений», подлежащих изданию в развитие «Положения о перевозке пассажиров и грузов в прямом сообщении»;

г) о порядке созыва последующих с'ездов.

В виду того, что некоторые вопросы, вносимые на обсуждение с'ездов, могут требовать присутствия специалистов данной отрасли железно-дорожного хозяйства, каждая из договаривающихся сторон, кроме командированных пяти представителей для участия в занятиях с'езда, имеет право командировать большее число своих представителей, но с тем, что каждая из сторон пользуется при решении вопроса с'ездом путем голосования пятью голосами.

Подлежащая по сему вопросу инструкция имеет быть выработана с'ездом русско-латвийского прямого сообщения.

Б.

В тех видах, чтобы вслед за ратификацией Конвенции прямое сообщение русских жел. дорог с латвийскими жел. дорогами могло быть немедля введено в действие, устанавливается, что впредь до выработки С'ездом представителей Русско-Латвийского прямого сообщения подлежащих исполнительных

постановлений и дополнений к соглашению о прямом сообщении. имеют быть применены, после утверждения в порядке, установленном в статье IV Конвенции. нижеследующия дополнения, а именно:

1) перечень станций прямого товарного сообщения;

2) перечень грузов не принимаемых к перевозке;

3) перечень скоропортящихся грузов;

4) перечень грузов перевозимых в открытых вагонах;

5) перечень специальных вагонов, принимаемых на общих основаниях, с указанием платы за пользование сими вагонами;

6) условия нагрузки, перегрузки и выгрузки тяжеловесных предметов.

Ввиду необходимости скорейшего урегулирования прямого железнодорожного сообщения между Россией и Латвией Конвенция до ратификации ее вводится во временное действие с 1 апреля сего 1921 года.

Ганецкий — Куршинский.

(М. П.) — (М. П.)

ПОЛОЖЕНИЕ.

о перевозке пассажиров, их багажа и грузов в прямом сообщении железных дорог России и Латвии.

Ст. 1. 1. Настоящее Положение применяется ко всем перевозкам пассажиров, их багажа и грузов, производимым соответственно на основании пассажирских билетов, багажных квитанций и накладных, выдаваемых станцией отправления на весь путь следования из территории одного из договаривающихся государств по назначению на территорию другого договаривающегося государства по железно-дорожным линиям.

2. Принятые с обоюдного согласия договаривающихся государств исполнительные постановления для проведения настоящего Положения в действие имеют такую же силу, как и само Положение.

3. Проэкты исполнительных постановлений составляются на соответствующих железно-дорожных с'ездах и утверждаются правительствами обоих государств.

Ст. 2. Перевозка пассажиров, их багажа и грузов в прямом сообщении производится между станциями, указанными в тарифах.

Ст. 3. Постановления настоящего Положения не применяются к перевозке следующих предметов:

1) предметов, которые составляют монополию почтового ведомства, хотя-бы только в одном из государств следования багажа и грузов;

2) предметов, которые по об'ему, весу или свойству не могут быть перевозимы в силу условий подвижного состава или иных устройств, хотя бы только одной из железных дорог, участие которой необходимо для исполнения перевозки и

3) предметов, перевозка коих запрещена в интересах общественного порядка на территории одного из договаривающихся государств, в пределах коего груз подлежал бы к перевозке.

Примечание: Перечень предметов по пунктам 1, 2 и 3 будет указан в тарифах.

Ст. 4. Исполнительные постановления и тарифы определяют те предметы, которые по причине их высокой ценности, их свойств или опасности, представляемой ими для правильности и безопасности эксплоатации, исключаются из перевозки прямого сообщения, устанавливаемой настоящим Положением, или допускаются к этой перевозке не иначе, как при известных условиях.

Ст. 5. Прием к перевозке пассажиров, ручной клади и багажа, а также перевозка их в пределах каждого договаривающегося государства производятся на основании правил, обязательных для станции отправления и железных дорог следования пассажиров и багажа.

Ст. 6. Запрещается перевозить в виде багажа вещества огнеопасные или могущие причинить вред багажу других пассажиров или железной дороге.

Ст. 7. В приеме багажа пассажиру выдается квитанция, в которой обозначается:

1) нумер пассажирских билетов,
2) число мест багажа,
3) вес багажа,
4) провозная плата за багаж,
5) станция назначения,
6) станция отправления,
7) путь следования,
8) нумер квитанции и число выдачи ее,
9) нумер поезда.

Ст. 8. Порядок выдачи багажа, а также хранения, ликвидации и рассчетов с владельцами невостребованного багажа и оставленных пассажирами в вагонах и на станциях вещей определяется правилами, действующими на дорогах государства, в пределах которого эти операции производятся.

Ст. 9. 1. Железные дороги договаривающихся государств обязаны на условиях настоящего Положения перевозить в прямом сообщении грузы:

а) если отправитель подчиняется постановлениям настоящего Положения;

б) если перевозка возможна при обыкновенных перевозочных средствах;

в) если какие-либо чрезвычайные обстоятельства не препятствуют перевозке.

2. Железные дороги не обязаны принимать к перевозке грузы, коль скоро отправка их не может последовать не-

медленно. Местные, обязательные для станции отправления, постановления определяют: обязана ли она принимать с обождением в складе те грузы, отправление коих не может последовать немедленно.

3. Отправка грузов производится в том порядке, в котором они были приняты к перевозке, за исключением случаев, в которых железная дорога может представить достаточные причины отступления от очереди, основанные на нуждах железнодорожной эксплоатации или общественной пользы.

4. Прием к перевозке и нагрузке пред'являемых к перевозке грузов совершается согласно правилам и постановлениям действующим на станции отправления.

Ст. 10. 1. Всякая грузовая отправка прямого сообщения должна быть сопровождаема накладной, содержащей следующие данные:

а) место и время составления накладной;

б) обозначение станции и дороги отправления;

в) указание станции и дороги назначения, фамилии и местожительства получателя;

г) наименование груза, указание его веса или заменяющие указание веса сведения, согласно особым правилам перевозки железной дороги отправительницы; кроме того, для груза, отправляемого отдельными местами: число мест, род упаковки, знаки (марки) и нумера мест;

д) обозначение, отправляется ли груз с малой или большой скоростью;

е) подробное обозначение сопровождающих груз бумаг, требуемых как таможенными и акцизными обрядностями, так и административными властями, а также в подлежащих случаях указания, предусмотренные ст. 14 п. 4;

ж) обозначение уплаченной провозной платы;

з) обозначение издержек, произведенных железною дорогою (ст. 37);

и) указание пути, по которому груз должен следовать с обозначением станций, на которых имеют быть исполнены таможенные обрядности, равно как и могущий оказаться необходимым осмотр административных органов. За отсутствием этого указания железная дорога избирает путь, который она признает наиболее выгодным для отправителя.

Примечание. Правило это обязательно для русских железных дорог поскольку путь следования грузов не будет определен распоряжением органов, ве-

дающих планировкой и регулированием перевозок по русским железным дорогам.

Железная дорога ответственна за последствия выбора пути следования груза в том случае, если при этом была допущена явная небрежность с ее стороны.

Если отправитель указал путь следования груза, то железная дорога для совершения таковой перевозки вправе воспользоваться другим путем не иначе, как только под нижеизложенными условиями:

1) чтобы таможенные и акцизные обрядности, а в случае надобности и административный осмотр всего, имели место на станциях, обозначенных отправителем;

2) чтобы не требовалось больше провозной платы, нежели та, которая подлежала бы уплате в случае, если бы железная дорога сообразовалась с путем, указанным отправителем в накладной;

3) чтобы груз доставлен был в срок, не превышающий того, который соответствовал бы пути, указанному отправителем в накладной;

4) если станция отправления избрала другой путь, то она обязана уведомить об этом отправителя;

к) фамилию или наименование отправителя и его адрес. Все данные, помещенные в накладной, удостоверяются подписью отправителя. Подпись может быть написана или заменена штемпелем отправителя, если это дозволяется законами или правилами станции отправления.

2. Подробные предписания, касающиеся составления и содержания накладной и в особенности применения формы бланка накладной, содержатся в исполнительных постановлениях настоящего Положения и в тарифах.

3. Воспрещается помещать в накладной иные заявления, заменять ее другими бумагами или присоединять документы, кроме допущенных настоящим Положением.

4. Однако, если законы и правила места отправления это предписывают, то железная дорога может потребовать от отправителя, кроме накладной, еще документ, предназначенный оставаться в руках управления дороги, чтобы служить доказательством договора перевозки.

5. Управление железной дороги вправе для потребности своей внутренней службы завести также корешок, предназначенный для сохранения на станции отправления и носящий одинаковый номер с накладной и ее дубликатом.

Ст. 11. 1. Отправитель отвечает за верность помещенных в накладной сведений и заявлений, подвергаясь всем последствиям их неправильности, неточности или неполноты.

2. Железная дорога имеет всегда право проверять, соответствует ли содержание грузовых мест показаниям накладной. Проверка делается согласно с законами и правилами той страны, где она производится, при чем, если проверка производится на станции отправления, то лицо, имеющее право распоряжения грузом, должно быть, если это возможно, надлежащим образом приглашаемо для присутствия при такой проверке, исключая случая, если она будет производиться в силу административных мер, которые каждое государство вправе принять, в интересах безопасности и общественного порядка.

3. Законы и правила каждого государства устанавливают также все, что касается права и обязанности железных дорог, относительно определения и проверки веса груза и числа грузовых мест.

4. Исполнительные постановления и тарифы должны определять добавочную плату, которая имеет быть взимаема в пользу железных дорог, участвующих в перевозке, в случае неточного заявления содержания груза или указания веса ниже действительного или неправильного указания числа поштучных мест, а также в случае перегруза вагона, нагруженного самим отправителем.

Эта добавочная плата взимается независимо от дополнительной платы за разность тарифных плат и от всякого вознаграждения за ущерб, который от того произойдет, а также независимо от штрафов, налагаемых на основании уголовных законов и административных правил.

Под словом тариф подразумевается провозная плата и дополнительные сборы.

5) Добавочная плата не причитается:

а) в случае неточного указания веса, если на основании правил, действующих на станции отправления, взвешивание железною дорогою обязательно;

б) в случае неточного указания веса или перегруза вагона, если отправитель потребовал в накладной, чтобы взвешивание было произведено железною дорогою;

в) в случае перегруза, происшедшего в пути, от атмосферических причин, если отправитель докажет, что при пере-

грузке вагона он исполнил правила, действующие на станции отправления и

д) в случае последовавшего во время перевозки увеличения веса груза, не повлекшего за собою перегруза, поскольку отправителем будет доказано, что увеличение веса произошло от атмосферических влияний.

Ст. 12. 1. Договор перевозки считается заключенным с момента принятия станцией отправления груза с накладной к отправке. Принятие груза к отправлению удостоверяется наложением на накладную штемпеля станции отправления, обозначающего день, месяц и год, когда сие последовало.

2. Наложение штемпеля должно последовать немедленно за окончательною сдачею всех грузов, отправляемых по одной накладной. Отправитель может требовать, чтобы наложение было произведено в его присутствии.

3. По наложении штемпеля накладная служит доказательством договора перевозки.

4. Однако относительно грузов, погрузка коих произведена самим отправителем, согласно тарифам или особым соглашениям, дозволенным на территории государства, где они подлежат применению—заключающиеся в накладной сведения, относящиеся до веса и числа грузовых мест, могут тогда лишь служить доказательством против железной дороги, когда проверка веса и числа мест была произведена железною дорогою и удостоверена в накладной.

5. Железная дорога обязана удостоверить принятие груза и день приема его для отправления на дубликате накладной.

6. Этот дубликат не имеет значения ни накладной, сопровождающей груз, ни коносамента (грузовой ведомости).

Ст. 13. 1. Попечение об упаковке груза в случае, когда груз по своему свойству, требует упаковки для предохранения его от утраты или порчи в пути, лежит на обязанности отправителя.

2. При неисполнении отправителем этой обязанности железная дорога, если только она не откажется принять груз, вправе требовать, чтобы на накладной были особо обозначены отправителем полное отсутствие упаковки или ее недостаточность, и чтобы, кроме того, было выдано отправителем станции отправления особое о том об'явление, согласно с образцом, определяемым в исполнительных постановлениях.

3. Отправитель ответствует за последствия удостоверенных таким способом недостатков упаковки, а равно и недостатков, незаметных снаружи. Все убытки, проистекающие от этих недостатков упаковки, падают на отправителя, который в случае убытков для железной дороги, возмещает ей таковые. Если отправителем не было сделано вышеуказанного об'явления, то он ответствует за видимые снаружи недостатки упаковки в том случае, когда он окажется виновным в злом умысле.

Ст. 14. 1. Отправитель обязан приложить к накладной все долженствующие сопровождать груз документы, которые необходимы для исполнения, до сдачи груза получателю, акцизных и административных обрядностей.

Отправитель ответственен перед железною дорогою за все убытки, могущие последовать вследствие отсутствия, недостаточности или неправильности этих документов, за исключением случаев виновности самой железной дороги.

2. Железная дорога не обязана проверять достаточность и верность этих документов.

3. Таможенные, акцизные и административные обрядности исполняются, пока груз находится в пути, железною дорогою. Последняя под своею ответственностью может поручить эти обязанности комиссионеру.

В том и другом случае на железной дороге лежат обязательства комиссионера.

4. Однако, лицо, имеющее право распоряжения грузом, может или самолично или через указанного в накладной своего уполномоченного присутствовать при исполнении таможенных обрядностей, для сообщения всех необходимых сведений, касающихся тарификации груза и заявления своих замечаний. Это право, предоставленное лицу, имеющему право распоряжения грузом, не дает ему, однако, права ни на принятие груза во владение, ни на совершение самому таможенных операций.

5. По прибытии груза на место назначения, получателю предоставляется право совершить самому таможенные и акцизные обрядности, если в накладной не имеется противоположных тому указаний.

В случае неисполнения упомянутых обрядностей ни получателем, ни каким-либо другим лицом, поименованным в накладной, таковые должны быть совершаемы железною дорогою.

Ст. 15. Железная дорога имеет право требовать отправки по отдельным накладным грузов, подверженных скорой порче, и грузов, такой порче не подверженных, и вообще грузов, которые по свойствам их не могут быть помещены вместе с другими предметами. Если партия грузов превышает вместимость или подъемную силу одного вагона, то дорога имеет право требовать составления отдельной накладной на каждый вагон.

Не могут быть отправлены по одной и той же накладной:

1) предметы, дозволенные к перевозке лишь с соблюдением особых условий, и предметы, дозволенные безусловно к перевозке;

2) предметы, подлежащие таможенным, акцизным и административным обрядностям и предметы, сим обрядностям не подлежащие.

Ст. 16. 1. Провозная плата исчисляется согласно законодействующих и установленным порядком опубликованных тарифов.

Всякое частное соглашение, которое имело бы последствием предоставление одному или нескольким отправителям уменьшения провозной платы против тарифов, формально воспрещается и считается не имеющим законной силы. Разрешаются, однако, тарифные понижения, которые подлежащим образом опубликованы и при одинаковых условиях доступны всем в равной степени.

2. Сверх провозных плат и дополнительных или особых издержек, предусмотренных тарифами, не будут взиматься в пользу железных дорог никакие иные суммы, кроме израсходованных железными дорогами, как-то: пошлины по вывозу, ввозу и транзиту, необозначенных в тарифе издержек за перевозку грузов с одной станции на другую и расходов за исправления, которые, вследствие внешнего или внутреннего свойства товаров, необходимы для обеспечения их сохранности. Эти издержки должны быть надлежащим образом удостоверены и обозначены в накладной с приложением к оной оправдательных документов.

Ст. 17. 1. Если провозная плата не была уплачена при сдаче груза к отправке, то таковая считается переведенною на получателя.

2. Железной дороге, отправляющей грузы, предоставляется требовать уплату провозных денег вперед, если по ее мнению предъявленный к перевозке груз подвержен бы-

строй порче, или же, если груз, по своей незначительной стоимости не обеспечивает достаточно провозной платы.

3. При неправильном применении тарифа или ошибки в расчетах при определении провозной платы и добавочных платежей недобор подлежит уплате, а перебор возврату.

Иск об исправлении расчета погашается годовой давностью, считая со дня уплаты, если между сторонами не последовало признания долга или мировой сделки, или если не состоялось судебного решения. Постановления, содержащиеся в ст. 48 п.п. 3 и 4, применяемы к вышеупомянутой давности. Постановления пункта 1 ст. 47 в этом случае не применяются.

Ст. 18. Исполнительные постановления установят общие правила о сроках доставки и порядке их исчисления.

Ст. 19. 1. Одному лишь отправителю принадлежит право распоряжаться грузом, при чем он может либо взять обратно его со станции отправления, либо задержать в пути, либо требовать выдачи его на станции назначения или в пути, или на станции, находящейся за станцией назначения, или на побочной ветви, не тому лицу, которое значится в накладной получателем, а другому, либо требовать доставления груза обратно на станцию отправления. Железная дорога может по своему усмотрению принять к исполнению по требованию отправителя позднейшие распоряжения относительно взноса переведенной на получателя провозной платы. Никакие иные позднейшие распоряжения, кроме указанного, не допускаются.

2. Однако, отправитель может воспользоваться своим на то правом, только в том случае, если пред'явит дубликат накладной. Если железная дорога исполнила требования этих лиц, не требуя от него пред'явления сказанного дубликата, то она ответственна в причиненном сим действием ущербе перед получателем груза, которому этот дубликат был передан отправителем.

3. Указанные требования распоряжения грузом железная дорога обязана исполнить лишь в том случае, если они были ей переданы через посредство станции отправления.

4. Право отправителя на распоряжение грузом, даже если он имеет в руках дубликат накладной, прекращается с момента передачи накладной получателю, по прибытии груза на станцию назначения, а равно и в случае пред'явления получателем к железной дороге указанного в ст. 20 иска в судебном порядке. Начиная с этого момента, право распоря-

жении грузом переходит к получателю, с требованиями которого железная дорога должна сообразоваться под страхом ответственности перед ним за груз.

5. Железная дорога не имеет права ни отказаться от исполнения упомянутых в этой статье требований, ни замедлить или изменить их исполнения, если тем не нарушается правильность железнодорожного движения.

6. Упомянутые в 1 пункте этой статьи требования должны быть сделаны посредством письменного и подписанного заявления. Сказанное заявление должно быть повторено на дубликате накладной, который должен быть в то же время предъявлен железной дороге и возвращен ею отправителю.

7. Железная дорога имеет право на возврат расходов, произведенных ею вследствие исполнения упомянутых в пункте 1 требований, если только эти требования не были вызваны виною самой железной дороги.

Ст. 20. 1. Железная дорога обязана выдать накладную и груз в месте назначения получателю, под его расписку и при уплате им денег, причитающихся согласно накладной.

2. По прибытии груза на место назначения, получатель может, действуя за свой счет или за счет другого лица, требовать от своего имени, чтобы предоставленные ему по договору перевозки права были, по выполнении им возложенных на него тем договором обязанностей, осуществлены со стороны железной дороги, а именно: получателю предоставляется требовать от железной дороги передачи ему накладной и выдачи груза. Право это прекращается, если отправитель, снабженный дубликатом, сделал в силу ст. 19 противоположное распоряжение.

3. Указанная отправителем станция назначения признается местом выдачи груза.

Ст. 21. Принятие груза и накладной обязывает получателя к уплате железной дороге суммы всех платежей, причитающихся согласно накладной.

Ст. 22. 1. Если перевозка груза встретила препятствие, или была приостановлена по чрезвычайным обстоятельствам, или вследствие какой либо случайности, и груз не мог быт направлен другим путем, то железная дорога испрашивает новых указаний у отправителя.

2. В таком случае отправитель может отступиться от договора, но обязан уплатить железной дороге, если на нее не падает ни какой вины, все расходы по подготовлению к

перевозке, расходы по выгрузке груза и по его перевозке за пройденное уже грузом расстояние.

3. Если, в случае такой задержки, груз может быть направлен другим путем, то железная дорога имеет право решать в интересах ли отправителя направить груз по этому другому пути, или задержав его, испросить указания у отправителя.

Если груз направляется на станцию назначения другим путем, то железная дорога вправе требовать добавочную за провоз плату.

4. Если у отправителя не имеется дубликата накладной, то сделанные им в предусмотренных настоящей статьею случаях, распоряжения не могут касаться ни личности получателя, ни места назначения.

Ст. 23. Порядок выдачи грузов, а равно и обязательная в известных случаях для железной дороги доставка грузов на дом получателя определяются, согласно законам и постановлениям, применяемым на железной дороге выдачи грузов

Ст. 24. Железная дорога, доставляющая груз к месту назначения, обязана взыскать при выдаче его все причитающиеся по накладной платежи, а именно: провозную плату, дополнительные сборы, таможенные и другие расходы, сделанные в видах исполнения перевозки и иные могущие числиться на грузе платежи.

Эти взыскания железная дорога производит как за свой собственный счет, так и за счет предшествующих дорог или других заинтересованных лиц.

Ст. 25. Железная дорога имеет в обеспечение всех взысканий, указанных в ст. 4, залоговое право на груз. Это право остается в силе до тех пор, пока груз находится в руках железной дороги или третьяго лица, которое удерживает оный за ее счет.

Ст. 26. Действие залогового права определяется по законам той страны, где происходит выдача грузов.

Ст. 27. 1. Каждая железная дорога, взыскав при отправлении или при выдаче груза провозную плату и прочие, обусловленные договором перевозки платежи, обязана уплатить участвовавшим в перевозке железным дорогам причитающейся им части из тех провозных плат и платежей.

2. Последняя из участвовавших в перевозке железных дорог отвечает за поступление всех следующих по накладной денег, если груз был выдан ею без взыскания суммы, причитавшейся с получателя груза, но при этом эта железная дорога

сохраняет за собою право требовать удовлетворение с получателя груза.

3. Суммы, причитающиеся одной железной дороге с другой за перевозки прямого сообщения, не подлежат аресту в том случае, если железная дорога — должница находится в другом государстве, нежели железная дорога кредиторша. Исключение представляет только тот случай, когда арест налагается на основании решения, постановленного судебною властью этого государства, которому принадлежит дорога—кредиторша.

4. Равным образом подвижной состав железных дорог, а также вся вообще, содержащаяся в этом составе, принадлежащая железной дороге движимость, не могут подлежать аресту в ином государстве, нежели в том, которому принадлежит железная дорога собственница, за исключением случаев, когда арест налагается по судебному решению, постановленному судебною властью того государства, которому принадлежит дорога собственница.

Ст. 28. 1. Если встречается препятствие к выдаче груза, то станция, обязанная выдать груз, должна немедленно известить о том отправителя и просить его указаний. Если в накладной включено требование об извещении отправителя, то извещение должно быть послано ему немедленно по телеграфу. Расходы по такому извещению обеспечиваются грузом. Если получатель отказывается принять груз, то отправитель имеет право распорядиться последним даже и тогда, когда он не может предъявить дубликата накладной. Груз ни в коем случае не может быть возвращен на станцию отправления без особого на то согласия отправителя.

2. Впрочем, независимо от постановления следующей статьи, в случае препятствий к выдаче груза, надлежит поступать согласно с указаниями и правилами, действующими на той железной дороге, которая обязана выдать груз.

Ст. 29. 1. Во всех случаях полной или частичной утраты и повреждения груза железно-дорожные управления обязаны производить немедленно расследования, удостоверять письменно результаты таковых и сообщать о них грузовладельцам по их требованию и, во всяком случае, станции отправления.

2. Если железная дорога обнаружила или предполагает частичную утрату, или повреждение груза, или, если подобная утрата или повреждение указаны лицом, имеющим право распоряжения грузом, то немедленно составляется акт с

целью выяснить состояние груза, сумму убытка и, насколько возможно, причину частичной утраты или повреждения груза и время, когда таковая утрата или повреждение груза произошли. В случае полной утраты груза, равным образом, составляется акт.

3. Удостоверение это должно быть сделано согласно законам и правилам той страны, где оно состоялось.

4. Сверх того, грузовладелец имеет право требовать удостоверения состояния груза судебным порядком.

Ст. 30. Железная дорога ответственна за своих служащих и за других лиц, которым она поручает выполнение принятой на себя перевозки.

Ст. 31. Железная дорога ответствует за утрату или порчу принятого к перевозке багажа, если она не докажет, что они произошли от непреодолимой силы, от свойства самого багажа или по вине самих пассажиров.

Ст. 32. В случае утраты или порчи багажа, железная дорога обязана уплатить вознаграждение в размере, определенном по законам той страны, в пределах которой произошла утрата или порча.

Ст. 33. Право иска заявления (претензии) требований к железным дорогам о вознаграждении по перевозкам, совершаемым на основании настоящего Положения, принадлежит лишь тем, кто имеет право распоряжаться грузом. Если отправитель не предъявит дубликата накладной, то он может заявить претензию или иск только с согласия получателя, разве бы только он представил доказательство об отказе получателя принять груз.

Ст. 34. 1. Железная дорога, принявшая груз к перевозке вместе с накладной, ответственна за выполнение перевозки на всем пути до выдачи груза.

2. Каждая последующая дорога, принимая груз с первоначальной накладной, вступает тем самым в соответствующий условиям накладной договор перевозки и принимает на себя обязанности выполнить перевозку согласно с сей накладной.

3. Претензии или исковые требования, основанные на договоре перевозки настоящего прямого сообщения, за исключением случаев обратного требования железных дорог между собою, могут быть предъявлены только к управлению первой дороги или управлению той, которая последней приняла груз по накладной. Заявитель претензии или истец имеет право выбора между управлениями означенных железных дорог.

4. Иск может быть пред'явлен только тому суду, который находится в государстве, где управление дороги-ответчицы имеет свое место пребывания и которому этот иск подсуден по законам этого государства. После пред'явления иска, истец теряет право выбора между указанными в п. 3 железными дорогами.

Ст. 35. Требования, основанные на договоре перевозки в настоящем прямом сообщении, могут быть пред'явлены и к другим железнодорожным управлениям помимо указанных в п. 3 ст. 34, если эти требования представляются в форме встречных исков, или возражений и если первоначальный иск основан на том же договоре перевозки.

Ст. 36. Железная дорога ответственна за исключением указанных в нижеследующих статьях случаев, за убыток, причиненный утратой (полной или частичной), или повреждением груза, с момента принятия его к перевозке до выдачи.

С нее слагается эта ответственность, если она докажет, что убыток произошел по вине лица, имеющего право распоряжения грузом, или вследствие его требования, которое не было вызвано виною железной дороги или вследствие недостатков, свойственных самому грузу, внутренней порчи, усушки, обыкновенной утечки и пр. или по силе чрезвычайных обстоятельств.

Если обозначенное в накладной место назначения груза лежит не на железнодорожной линии, то ответственность железной дороги, основанная на настоящем Положении, прекращается на последней железнодорожной станции. Порядок дальнейшей перевозки определяется ст. 23.

Ст. 37. Железная дорога не отвечает:

1) за повреждение груза, который согласно тарифным правилам или условиям, заключенным с отправителем и указанным в накладной, перевозится в открытых вагонах,— поскольку такое повреждение произошло от риска подобного способа перевозки;

2) за повреждение груза, который согласно сделанному в накладной заявлению отправителя (ст. 13) сдан был к перевозке без всякой упаковки или же в упаковке неудовлетворительной, тогда как по свойству груза и в предупреждение утраты его или повреждений, надлежащая упаковка была необходима,— поскольку повреждение действительно произошло вследствие отсутствия или недоброкачественности упаковки;

3) за повреждение груза, который был нагружен отправителем или выгружен получателем по тарифным правилам или по соглашению, заключенным с отправителем и указанным в накладной, буде такие соглашения допускаются на территории государства, где они должны быть исполнены,— поскольку повреждение произошло вследствие опасности, сопряженной с нагрузкой и выгрузкой или вследствие неправильности погрузки;

4) за повреждение груза, который по самому свойству своему подвержен особой опасности потерпеть полную или частичную утрату или повреждение вследствие поломки, ржавчины, внутренней порчи, утечки, свыше обыкновенный нормы, раструски и усушки, если повреждение произошло от указанной опасности;

5) за вред, причиненный животным, если этот вред был следствием особой опасности, которую влечет за собою железнодорожная перевозка таких животных;

6) за повреждение грузов и причинение вреда животным, перевозка которых, согласно тарифным правилам или соглашениям, заключенным с отправителем и указанным в накладной, допускается только при провожатых, — поскольку повреждение произошло от такой опасности, устранение которой составляет цель сопровождения груза.

Если по обстоятельствам дела окажется, что повреждение груза могло произойти вследствие одной из вышеуказанных причин, то так и предполагается, что повреждение произошло по одной из этих причин до тех пор, пока лицо, которому принадлежит право иска, не докажет противного.

Ст. 32. Что касается грузов, которые по особым природным своим свойствам подвержены естественной убыли в весе вследствие перевозки, то железная дорога ответственна за таковую убыль лишь постольку, поскольку такая убыль превышает норму, предусмотренную исполнительными постановлениями.

В тех случаях, когда несколько грузовых мест перевозятся по одной накладной, норма убыли исчисляется отдельно для каждого места, если вес отдельных мест указан в накладной или может быть удостоверен каким-либо иным способом.

Таким ограничением ответственности нельзя, однако, воспользоваться, если будет доказано, что убыль веса по выяснившимся обстоятельствам произошла не вследствие свойства груза, или что определенная норма убыли в весе не соответ-

ствует свойству груза или обстоятельствам, при которых произошла убыль.

В случае полной утраты груза, никакого вычета за убыль в весе при вознаграждении не производится.

Ст. 39. Если груз не был выдан в продолжении 30 дней, следующих по истечении определенного срока доставки (ст. 18), то лицо, имеющее право иска, может считать груз утраченным, без пред'явления другого доказательства.

Ст. 40. Если в силу предыдущих статей вознаграждение за полную или частичную утрату груза будет возложено на железную дорогу, то размер такого вознаграждения исчисляется по торговой (биржевой или рыночной) цене грузов того же рода и качества, соответственно тому месту—где и тому времени—когда груз принят был к перевозке. За отсутствием торговой цены, размер вознаграждения исчисляется по обыкновенной стоимости груза, определенной на тех же основаниях. Кроме того, подлежат возмещению таможенные расходы, провозная плата и прочие издержки, которые уже были уплачены.

Ст. 41. 1. Лицо, имеющее право на вознаграждение, может при получении такового за утраченный груз оговорить в расписке, чтобы в случае розыскания этого груза в течение четырех месяцев от срока доставки, железная дорога известила его о том немедленно.

2. Об этой оговорке должно быть выдаваемо письменное удостоверение.

3. В этом случае лицо, имеющее право на вознаграждение, может в течении 30 (тридцати) дней со времени извещения его железной дорогой требовать, чтобы этот груз был выдан ему безвозмездно, по его выбору или на станции отправления или на станции назначения, указанной в накладной, взамен возвращения дороге полученного им вознаграждения.

4. Если не было сделано оговорки, о который выше упомянуто в первом пункте, или, если лицо, имеющее право на вознаграждение, не дало никаких указаний в течение вышеупомянутого во втором пункте 30 (тридцати) дневного срока или же, если утраченный груз был розыскан по истечении четырех месяцев, то железная дорога вправе распорядиться им согласно законам своей страны.

Ст. 42. В случае повреждения груза, железная дорога уплачивает такую сумму, на которую понизилась стоимость груза.

Ст. 43. Железная дорога ответственна за убыток, причиненный несоблюдением срока доставки груза (ст. 18), если только она не докажет, что замедление произошло от обстоятельств, независимых от ее воли и действий.

Ст. 44. В случае просрочки доставки грузохозяин имеет право получить от железной дороги вознаграждение в размере 50% провозной платы за каждые просроченные сутки, хотя бы просрочка не причиняла бы ему и никакого убытка. Общая сумма вознаграждений не должна, однако, превышать половины причитающейся за провоз груза платы.

Ст. 45. Уплата вознаграждения за убытки в полном размере может быть потребована во всех тех случаях, когда убыток причинен злым умыслом железной дороги или явным упущением с ее стороны.

Ст. 46. Отвественность железной дороги, вытекающая из договора перевозки, не распространяется на те предметы, которые, будучи исключены из перевозки или допущены лишь под известными условиями, тем не менее, были сданы к отправке под неправильными и неточными наименованиями или относительно которых отправителем не были выполнены меры безопасности.

Ст. 47. 1. Все претензии, вытекающие из договора перевозки, прекращаются с момента внесения провозной платы и прочих платежей и принятия груза получателем.

2. Иски, однако, не погашаются:

а) если лицо, имеющее право на вознаграждение, может представить доказательство, что убытки произошли от злого умысла или явного упущения со стороны железной дороги;

б) по претензиям за просрочку, когда таковые претензии пред'явлены к одной из ответственных по ст. 34 пункта 3 железных дорог в течение срока, не превышающего 14 дней, исключая из этого срока день получения груза;

в) по претензиям за недостатки груза, которые были удостоверены согласно ст. 29 до принятия груза получателем.

3. Получатель вправе отказаться от принятия груза даже после принятия им накладной и уплаты провозных денег до тех пор, пока согласно его требованиям не будет удостоверен указанный им ущерб.

4. Если при выдаче не оказалось того или иного предмета из указанных в накладной, то получатель может исключить в расписке (ст. 20) недостающие места, обозначив их отдельно.

5. Требования, упомянутые в настоящей статье, должны быть сделаны письменно.

Ст. 48. 1. Требования грузохозяев о возврате переборов, провозных плат, сборов и других платежей (ст. 17), добавочной платы (ст. 11 и 17) и о вознаграждении за полную или частичную утрату багажа или груза и за повреждение и за просрочку в доставке его погашаются годовою давностью и притом когда требование о вознаграждении за просрочку в доставке предъявлено письменно одной из ответственных по ст. 34 п. 3 железных дорог в течении срока, не превышающего 14 дней.

2. Началом давности погашения считается:

Для требования переборов, добавочной платы, а также вознаграждения за повреждение или утрату части груза — день уплаты лежащих на грузе платежей и принятия грузополучателем от станции назначения накладной, а для требования вознаграждения за просрочку в доставке и за полную утрату багажа или груза — день истечения срока доставки.

3. В случае предъявления к железной дороге письменной претензии лицом, имеющим право на распоряжение грузом, течение давности приостанавливается на то время, пока претензия не разрешена; если претензия отклонена, то течение давности возобновляется со дня сообщения предъявителю претензии письменного ответа железной дороги и возвращения ему предоставленных при заявлении оправдательных документов. Предоставление доказательств о предъявлении претензии или о получении ответа, а также о возвращении документов, возлагается на сторону, ссылающуюся на эти обстоятельства.

Позднейшие претензии, предъявленные к железным дорогам или высшим учреждениям, не прерывают течение давности.

4. Требования железных дорог к грузохозяевам об уплате недоборов провозной платы, добавочной платы, дополнительных сборов и других платежей, лежащих на грузе, погашаются годовою давностью, считая со дня принятия грузополучателем от станции назначения подлинной накладной.

5. Иски и требования погашаются давностью, указанною в настоящей статье, если не последовало между сторонами признания долга или мировой сделки, или же, если не состоялось судебного решения.

6. Перерыв давности определяется законами страны, где предъявлены требования.

Ст. 49. Претензии, прекращенные или погашенные давностью, в силу постановлений ст.ст. 47 и 48, не могут быть предъявлены вновь ни в виде встречных исков, ни в виде возражений.

Ст. 50. Дорога, уплатившая в силу постановления настоящего Положения, какое-либо вознаграждение, имеет право обратного требования (регресса) к другим участвовавшим в перевозке железным дорогам, на основании нижеследующих правил:

1. ответственность исключительно падает на ту железную дорогу, по вине которой произошел ущерб;

2. если ущерб произошел по вине нескольких железных дорог, то каждая из них отвечает за вред, ею причиненный.

Когда же установление подобной раздельной ответственности станется, по обстоятельствам дела, невозможным, то вознаграждение распределяется между виновными железными дорогами по началам, изложенным в пункте 3;

3. если не может быть доказано, что ущерб произошел по вине одной или нескольких железных дорог, то все участвовавшие в перевозке дороги, за исключением тех, которые докажут, что ущерб был причинен не на их линиях, несут ответственность пропорционально плате, которая причиталась бы каждой дороге по тарифу в случае исправной перевозки груза.

Ст. 51. Изложенные в статье 50 правила применяются также в случае просрочки в доставке груза.

Если просрочка произошла по совокупной вине нескольких железных дорог, то каждая несет ответственность в размере, соответствующем продолжительности просрочки на ее собственной линии.

Распределение срока доставки между железными дорогами, участвующими в настоящем прямом сообщении, определяется в исполнительных постановлениях.

Ст. 52. Порядок обратного требования (регресса) по взаимным отношениям железных дорог по настоящему прямому сообщению имеет быть определенным особым соглашением, выработанным съездом представителей настоящего прямого сообщения.

Ст. 53. Порядок ведения дела подчиняется правилам судопроизводства, действующим в местности, где находится суд, которому дело подсудно, насколько эти правила не изменяются настоящим Положением.

Ст. 54. Судебные решения, постановленные на основании правил настоящего Положения подлежащими судебными установлениями в порядке состязательного судопроизводства или заочно, по вступлении в законную силу на основании правил, применяемых подлежащим судебным установлением, исполняются компетентной властью, согласно условиям и формальностям, установленным в государстве, где решения приводятся в исполнение, но без пересмотра дела по существу.

Правило это не применяется к решениям, которые подлежат лишь предварительному исполнению, а также и к тем решениям, которыми присуждается с истца, вследствие отказа ему в иске, вознаграждение убытков и процентов сверх судебных издержек.

Обеспечение уплаты судебных издержек по судебным искам, основанным на договоре перевозки прямого сообщения, требованию не подлежит.

Ганецкий. Куршинский.

(М. П.) М. П.

СОГЛАШЕНИЕ

о прямом сообщении и о пользовании товарными вагонами между Русскими и Латвийскими железными дорогами.

ЧАСТЬ I.

Перевозка пассажиров, багажа и грузов.

§ 1. Настоящее «Соглашение о прямом сообщении» заключено между русскими и латвийскими железными дорогами.

Станции прямого сообщения устанавливаются по взаимному соглашению русских и латвийских железных дорог.

Перечень станций прямого сообщения об.является в приложениях к настоящему соглашению и публикуется в тарифах.

О предполагаемом включении данных станций в прямое сообщение Управление подлежащей жел. дороги заявляет «Бюро с'езда представителей Русско-Латвийского сообщения», с указанием в заявлении:

а) условий включения в прямое сообщение, пассажирское и товарное, или только в одно из них, и какое именно, и на общих ли основаниях настоящего Соглашения, или на каких-либо иных основаниях, а в последнем случае—на каких именно. Отсутствие всяких по этим предметам об'яснений означает, что данная станция включается в сообщение пассажирское и товарное на общих основаниях;

б) расстояние включаемой станции до пункта передачи на дорогу чужой страны, в кратчайшем направлении.

Бюро С'езда немедля испрашивает согласие подлежащего правительственного учреждения той страны, с которой имеет быть установлено прямое сообщение.

Если со стороны сего Учреждения последует согласие или в течение месяца, со дня получения представления, не последует возражений, то Бюро С'езда немедленно сообщает

заинтересованным дорогам о включении данной станции в прямое сообщение. в случае же получения какого-либо возражения, вопрос вносится на рассмотрение С'езда представителей настоящего прямого сообщения, при чем заинтересованная дорога имеет право требовать созыва экстренного С'езда.

§ 2. Текст дорожных документов (пассажирских билетов, багажных квитанций, багажных дорожных ведомостей, накладных, дубликатов накладных, грузовых дорожных ведомостей, вагонных листов и т. п.) настоящего прямого сообщения, имеет быть напечатан подстрочно на двух языках—русском и латышском.

Сведения, помещаемые в дорожных документах, как отправителем, так и агентом железной дороги, вписываются на языке той страны, на территории которой данный документ составляется, а именно: в России—на русском языке, в Латвии—на латышском языке.

При передаче груза на передаточной пограничной станции подлежащие агенты сдающей дороги будут делать, путем надписи красными чернилами, подстрочный перевод всех сведений, помещаемых в грузовых документах, удостоверяя своей подписью правильность перевода.

Дорога, сдающая груз с документами, переведенными указанным порядком, несет ответственность за всякие неточности или неправильности перевода, сделанные ее агентами.

§ 3. Предложения об изменениях и дополнениях настоящего соглашения подлежат обсуждению на С'ездах представителей прямого Русско-Латвийского сообщения.

ОТДЕЛ I.

Перевозка пассажиров и багажа.

§ 4. Прямое пассажирское и багажное сообщение устанавливается между теми станциями, которые имеют постоянные или периодически повторяющиеся сношения.

Перечень сих станций устанавливается на Съездах по делам настоящего прямого сообщения и публикуется в тарифах.

§ 5. Перевозка пассажиров производится по картонным билетам Эдмонсоновской системы или по купонным книжкам.

Билеты печатаются для каждой дороги отправления распоряжением подлежащего учреждения, ведающего железными дорогами, в России для русских ж. д., в Латвии для латвийских ж. д., для всех своих станций, включенных в прямое сообщение, за отдельною по каждому образцу роду и классу билетов нумерациею для каждой станции.

Примечание. На русских ж. д. имеется только один общий класс пассажирских билетов.

§ 6. В билете прямого сообщения должны быть напечатаны следующие сведения:

1) № билета и его серия.

2) станция отправления и назначения.

3) путь следования пассажира,

4) стоимость билета на весь путь следования от станции отправления до станции назначения,

5) стоимость провоза 16 фунтов багажа, со станции отправления до станции назначения,

6) срок годности билета.

Кроме того касса станции отправления, при выдаче пассажиру билета, на таковом делает компостерный оттиск с указанием:

1) дня, месяца, года продажи билета.

2) № поезда, на который выдан данный билет.

§ 7. Пассажирские билеты проверяются при посадке, высадке пассажиров или в пути, порядком, установленным на дороге следования.

§ 8. Багаж принимается к перевозке только при пред'явлении пассажирского билета, на оборотной стороне которого багажная касса отбивает штемпелем слово «багаж».

§ 9. В приеме багажа к перевозке пассажиру выдается багажная квитанция, в которой обозначается:

1) № багажной квитанции и число ее выдачи.

2) станция отправления и назначения,

3) путь следования багажа,

4) № пассажирского билета, при котором был пред'явлен багаж к сдаче, класс сего билета и номер поезда,

5) число мест багажа,

6) вес багажа,

7) провозная плата, взысканная за провоз с багажа.

§ 10. Багажная квитанция должна иметь совершенно тождественную по форме и содержанию дорожную ведомость, корешок и копию багажной квитанции, составленные одновременно с ней под копировальный лист, при чем дорожная ведомость сопровождает багаж до станции назначения. При выдаче багажа квитанция отбирается от пассажира, склеивается с дорожною ведомостью и в таковом виде отсылается в подлежащее учреждение дороги назначения.

§ 11. Багаж передается с дороги на дорогу без участия пассажира.

§ 12. На каждое багажное место на станции отправления обязательно привязывается или плотно наклеивается ярлык, на котором означается:

а) станция отправления и назначения,

б) путь следования багажа,

в) печатный номер соответствующей багажной квитанции.

Багаж без ярлыка на передаточных станциях не принимается.

В тех случаях, когда за утерею ярлыка станции отправления, пограничная сдающая дорога принимает на себя указать к какой квитанции относится багаж, при коем не оказывается ярлыка станции отправления, она снабжает багаж ярлыком пограничной сдающей станции, с отметкой о сем в багажной дорожной ведомости.

§ 13. Передача багажа с дороги на дорогу производится по передаточным ведомостям.

О неоказавшихся на лицо багажных местах делаются на передаточных ведомостях соответствующие оговорки за подписью приемщика и сдатчика, при чем такие же отметки делаются на подлежащей багажной дорожной ведомости, которая передается с дороги на дорогу установленным для передачи багажа порядком и следует до станции назначения.

Если при передаче багажа окажется неисправное состояние упаковки или повреждение вместилища, а также недостача мест или веса, то об этом делается вышеуказанным порядком оговорка в передаточной ведомости и отметка в дорожной ведомости, при чем багаж перевешивается и об оказавшемся составляется акт, который подписывается сдающими и принимающими агентами. Если багаж принят на передаточной станции без всякой оговорки, то ответственность за целость его падает на дорогу, принявшую его от соседней дороги. Багажные передаточные ведомости составляются в двух экземплярах, из которых один остается у сдающего багаж, а другой у принимающего, при чем указанный выше акт о неисправности багажа передается принимающему агенту, сдающему же передается копия акта.

На передаточных станциях имеются книги передачи, в которых каждая станция вписывает точную копию с подлинных передаточных ведомостей после окончания передачи.

В тех случаях, когда по данной дорожной ведомости окажется недостача мест сдаваемого багажа, то таковые места после их розыска, досылаются станцией сдающей дороги при новой багажной дорожной ведомости, в которой делается ссылка на первоначальную дорожную ведомость с указанием станции отправления, назначения и номера дорожной ведомости. Багажная квитанция на произведенную досылку представляется при отчете станции в Управление своей дороги.

Таковые досылки дорогами следования перевозятся бесплатно.

ОТДЕЛ II.

ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ БОЛЬШОЙ И МАЛОЙ СКОРОСТИ.

Глава I. Документы.

§ 14. Кроме документов обязательных по постановлениям «Положения о перевозках в прямом сообщении России и Латвии» применяются еще нижеозначенные, однообразные по форме и содержанию документы:

а) дорожная ведомость,

б) передаточная ведомость,

в) вагонный лист.

Подчистки и помарки в указанных выше документах воспрещаются, поправки же должны быть оговариваемы на самих документах за подписью лиц, которыми такие поправки сделаны, с приложением штемпеля станции.

§ 15. Бланки накладной, ее дубликата и дорожной ведомости печатаются: малой скорости — на белой бумаге, большой скорости — на светло-зеленой.

§ 16. При повагонной перевозке грузов станция отправления указывает поверху лицевой стороны накладной № и под'емную силу вагона или платформы, а при перевозке длинномерных предметов №№ и под'емные силы каждой из занятых сими предметами платформ; длина же перевозимых длинномерных предметов должна быть показываема отправителем в накладной в графе «наименование груза».

Глава II. Нагрузка.

§ 17. Каждый груженый вагон нормального типа должен быть нагружен сколь можно ближе к пределу его погрузки, при чем допускается нагрузка 1000-пудовых вагонов не свыше 1015 пудов, 900-пудовых — не свыше 915 пудов, 750-пудовых — не свыше 765 пудов.

Определенная выше минимальная норма погрузки необязательна в тех случаях, когда по условиям провозного тарифа

плата взимается за полную вместимость вагона, независимо от меньшего количества действительно погруженного груза.

Нагрузка меньшим весом против предельного допускается также для сборных вагонов, каковыми признаются вагоны, нагруженные грузом разных отправок, с разных или на разные станции.

§ 18. Для перевозки грузов в прямом сообщении употребляются как крытые, так и открытые вагоны.

На открытом подвижном составе могут быть перевозимы грузы, поименованные в особом списке, вырабатываемом Съездом Представителей Прямого Сообщения, при чем нагрузка товаров на открытом подвижном составе производится на основании особой инструкции (соглашение о пользовании вагонами).

Примечание: Латвийские железные дороги не принимают к перевозке на открытом подвижном составе грузов, требующих покрытия брезентами железной дороги. Такие грузы по латвийским жел. дорогам принимаются лишь в том случае, когда отправитель передаст для их покрытия свои брезенты, которые подлежат выдаче ему на станции назначения вместе с грузом.

§ 19. Погрузка клади большой скорости в вагоны, не имеющие подвесных рессор, не допускается.

§ 20. Бочки могут быть грузимы с постановкою на дно, кроме содержащих жидкости.

Бочки с сухим товаром, салом и рыбой допускается грузить в несколько ярусов без приспособлений.

Бочки с товаром жидким грузятся в один ярус; погрузка же их в несколько ярусов производится обязательно с приспособлениями, указанными в особых для сего правилах, вырабатываемых Съездом Представителей Прямого Сообщения, но масла жидкие всякие и терпентин в бочках, весом не свыше 15 пудов каждая, могут быть грузимы в крытых вагонах в два яруса без приспособлений, при условии укрепления нижнего ряда бочек, перевозимых в лежачем положении, упирающимися в стенки вагона брусками.

§ 21. Способ приспособления вагонов для возможно большей нагрузки живой птицы, поросят и др. мелких животных предоставляется усмотрению дороги отправления.

§ 22. Воспрещается нагрузка в один и тот же вагон с другими кладями таких предметов, которые по своему свойству могут им повредить или их испортить.

К таким грузам принадлежат такие предметы, которые под влиянием температуры переходят в жидкое состояние, как, например, сало и пр.

В особенности воспрещается нагрузка в один вагон зловонных товаров вместе с съестными припасами, а также жидкостей, как напр., вина, масла, керосина, фотогена вместе с мануфактурными или др. ценным грузом.

Равным образом воспрещается погрузка в один вагон живого груза со всякими др. грузами, хотя бы последние принадлежали хозяину отправляемого живого груза, за исключением тех случаев, когда сопровождающий живой груз имеет следовать в одном с грузом вагоне, о чем делается отметка в накладной и ее дубликате с указанием, что целость и сохранность погруженного в вагоне груза находится на ответственности провожатого

§ 23. В прямом сообщении могут быть отправляемы и вагоны со сборными отправками, адресованными на имя разных получателей, а также на разные станции назначения, лежащие по пути следования вагона или на станции, лежащие в стороне от узловых пунктов, лежащих по пути следования. Вагоны, идущие с такими сборными отправками, имеют быть загружаемы не менее, чем 250 пудами груза, равными 4100 килограмм.

Глава III. Дорожная ведомость.

§ 24. На все количество груза, отправляемое по отдельной накладной, станцией отправления составляется одна дорожная ведомость, которая следует при грузе до места его назначения.

Глава IV. Вагонный лист.

§ 25. На каждый груженный вагон составляется вагонный лист, который заключает сведения о грузе, находящемся в данном передаваемом вагоне, и сведения о пломбах.

Вагонный лист составляется станцией отправления.

При перегрузке вагона в пути, станция, перегружающая вагон, обязана составить новый вагонный лист.

При отправках грузов в навалку (без указания счета мест) станция отправления обязательно отмечает в вагонном листе и в дорожной ведомости: а) вес тары вагона и б) общий вес вагона с грузом.

§ 26. Вагонный лист, составленный станцией отправления, следует до станции назначения вагона, за исключением указанным выше в § 21, когда составляется новый вагонный лист, который следует до станции назначения.

Глава V. Пломбы.

§ 27. На дверях грузового крытого вагона станцией отправления накладываются пломбы, укрепляемые бичевой или бичевой с проволокой, — по одной пломбе на каждой двери, на дверных скобах.

Навешивание пломб на проволоки без бичевы не допускается.

Бичевка должна быть пеньковая или льняная, пряденая, совершенно прочная (не менее 2-х прядей). Образуемая петля бичевы, по наложении пломбы, должна быть такой длины, чтобы при отодвигании двери, штырь предохранительного затвора не выходил из ушка задерживающей его планки.

§ 28. Пломбы каждой дороги могут быть различной формы и размера, но по устройству своему они должны быть отливаемы согласно прилагаемому рисунку.

Навешивание пломб выполняется следующим образом:

Сначала бичевой производится обмотка в 2 ряда (двойная обмотка ушков сквозь их отверстия), накинутой на пробой дверной накладки вагона, а потом 2 конца бичевы по одному с каждой стороны, пропускаются через верхнее отверстие пломбы, затем концы бичевы связываются в узел, который в отверстие, имеющееся в нижней части пломбы, втягивается внутрь пломбы, однако, таким образом, чтобы концы бичевы видны были снаружи пломбы. При сжимании пломбы особыми щипцами на обеих сторонах ее получаются необходимые оттиски.

Во избежание перетирания бичевы, вследствие движения вагонных дверей в пути, ушки дверей должны быть связываемы проволокой.

§ 29. На пломбах должны быть обозначены:
а) станция и дорога, наложившая пломбы,
б) год, месяц и число наложения пломбы и
в) контрольные цифры.

Примечание. Оттиски на пломбах делаются на языке той страны, в которой находится станция отправления.

§ 30. Контрольные цифры на пломбах прикладываются разные, чтобы сгнодь в один и тот же день, одна и та же контрольная цифра с одной станции на разных вагонах не повторялась.

Оттиски, значившиеся на пломбах, станция, наложившая пломбы, отмечает после нагрузки в вагонном листе.

§ 31. Вагоны с живым грузом не пломбируются.

§ 32. Если на передаточном пункте будет обнаружено, что на вагоне находятся пломбы разных дорог, или, что значившиеся на пломбах год, месяц или число не соответствует действительному времени наложения пломб, или что какой-либо из этих оттисков отсутствует совсем, или же, что какой-либо из оттисков (в том числе станция и фирма дороги) виден на половину, то в таких случаях сдающая дорога должна наложить новые пломбы.

§ 33. При снятии пломбы следует перерезывать бичеву таким образом, чтобы оба конца бичевы, идущие из пломбы, имели достаточную длину для припечатания пломб к акту о неисправности груза.

§ 34. При снятии пломб в пути, по каким бы то ни было причинам, дорога, которою снята пломба, налагает на вагоны новые пломбы; при этом, если весь груз окажется в исправности, то она может не составлять акта о состоянии товара, но в вагонном листе должна сделать требуемые формою сего листа отметки о перемене пломб; если же в товаре окажется недостача или какая-либо неисправность, то дорога составляет акт.

Глава VI. Отправление.

§ 35. Отправление принятых к перевозке грузов производится в порядке и по правилам обязательным для станции отправления.

§ 36. В отношении представляемых отправителями особых, долженствующих сопровождать груз документов, как-то:

таможенных, акцизных и административных квитанций или удостоверений и т. п. независимо от поименования сих документов в накладной, соблюдается следующий порядок:

а) станция отправления налагает на означенные документы свой штемпель, с обозначением числа принятия груза, и пришивает или приклеивает их к накладной;

б) передаточная станция принимающей дороги, проверяет наличность этих документов, и №№ оных отмечаются в передаточных ведомостях;

в) в случае обнаружения на какой-либо станции утраты сопровождающих груз документов или одного из сих документов, станция та составляет акт, который передается принимающей дороге для приложения его к дорожным документам.

Глава VII. Передача грузов.

§ 37. Порядок производства передачи грузов в каждом пограничном передаточном пункте определяется в особом путевом соглашении, заключаемом подлежащим Управлением русской пограничной ж. д. дороги с Управлением латвийских ж. д., при чем соблюдаются вышеуказанные правила.

§ 38. Грузы, передаваемые в крытых вагонах, следующие без перегрузки, принимаются без проверки числа мест и их веса, с осмотром лишь целости и исправности наложенных на вагон пломб, т.-е. с удостоверением, действительно ли имеются на вагонах означенные в вагонных листах пломбы с контрольными и другими знаками, требуемые настоящим Соглашением, и соответствуют ли имеющиеся на вагонах пломбы сведениям о пломбах, внесенным сдатчиком в передаточную ведомость.

В случае требования передаточного агента сдающей или принимающей дороги, грузы, передаваемые в крытых вагонах, сдаются и принимаются порядком, указанным в § 43 настоящего Соглашения. Указание это не относится к грузам следующим в вагонах за пломбами русского Комиссариата Внешней Торговли.

§ 39. П р и н и м а ю щ а я д о р о г а о б я з а н а принять передаваемые ей вагоны и не вправе требовать замены имеющихся на них пломб, а может лишь потребовать от передаточной станции сдающей дороги удостоверения в вагонном листе состояния пломб в тех случаях, когда на вагоне находятся пломбы со следующими неисправностями:

1) оттиски пломб не соответствуют сведениям о них в вагонном листе;

2) оттиски на пломбах свидетельствуют о том, что пломбы наложены ранее, чем на вагон составлены документы, причем сведения о пломбах в вагонном листе удостоверены передающей дорогою;

3) на пломбах имеются царапины, или пломбы сбиты с закладки, но оттиски можно прочесть и они не имеют следов насильственного повреждения;

4) на вагоне имеются пломбы одной и той же станции, но с разными оттисками, причем сведения о пломбах в вагонном листе удостоверены передающею дорогою;

5) на вагоне имеются пломбы разных станций одной и той же дороги, причем сведения о пломбах в вагонном листе удостоверены передающей дорогою.

При отсутствии закрепления накладки проволокой, вагоны также принимаются, но агент дороги сдающей должен произвести закрепление (закрутку) вагона.

§ 40. Сдающая дорога обязана наложить на передаваемые ею вагоны, вместо забракованных пломб, новые пломбы в тех случаях, когда на передаточном пункте будет обнаружено, что на вагоне находятся пломбы со следующими недостатками:

1) пломбы навешаны на одной проволоке без бичевы,

2) пломбы подвязаны,

3) в бичеве надорвана хотя бы одна прядь,

4) петля бичевы настолько длинна, что по отодвигании двери штырь предохранительного затвора выходит из ушка задерживающей его планки,

5) пломбы навешаны на нитяной бичеве или на бичеве хотя и пеньковой, но в одну прядь,

6) отсутствие концов бичевы на пломбах,

7) отсутствие внутри пломбы узла бичевы или невтянутый в пломбу узел,

8) пломбы со следами нарушения их целости,

9) отсутствие на пломбах оттисков требуемых настоящим Соглашением,

10) невозможность прочесть оттиски,

11) неполные оттиски на пломбах, когда какой-либо из оттисков (в том числе станции и фирмы дороги) виден только на половину,

12) повторение в одни сутки одной станцей одних и тех же контрольных знаков,

13) отсутствие двойной обметки бичевы в ушке накладки вагона

и 14) пломбы разных дорог.

§ 41. При неисполнении дорогой сдающей требований изложенных в §§ 39 и 40, вагоны не принимаются.

§ 42. Груженные вагоны с открытыми люками или люками закрепленными на одну задвижку не принимаются, за исключением случаев, когда по роду грузов и соответственно правилам перевозки их требуется открытие люков.

§ 42. *Грузы, передаваемые в открытом подвижном составе*, принимаются с подробною поверкою веса и числа мест груза и с тщательным осмотром состояния тары укупоренных грузов и груза перевозимого без укупорки.

Все обнаруженные при таком осмотре повреждения в таре и самих грузах, а также и всякого рода несоответствия груза с имеющимися о нем в передаточной ведомости и сопровождающих его документах данными, независимо от того, составлены или не составлены акты, должны быть подробно оговариваемы в передаточных ведомостях и в вышеозначенных документах против тех статей, к которым относятся грузы, в коих замечена при их осмотре какая либо неисправность. Такие оговорки в вышеозначенных документах и передаточной ведомости должны быть удостоверены подписью как приемщика так и сдатчика грузов, с приложением станционного штемпеля станции сдающей и принимающей.

§ 44. Поверка и приемка груза в открытом подвижном составе производится в пункте, указанном в Узловом Соглашении (§ 37).

§ 45. Дороге принимающей груз в запломбированных сборных вагонах предоставляется право, когда на одной из ее промежуточных станций предстоит отгрузка, проверить, при самом приеме груза, число мест, вес груза и тару на своей приемной передаточной станции.

§ 46. *Брезенты и веревки*, служащие для покрытия груза, передаваемого в открытом подвижном составе, при передаче грузов не передаются. Дорога, принимающая в открытых вагонах груз, покрывает его собственными брезентами. Сдающая дорога снимает свои брезенты и веревки с передаваемых грузов на станции принимающей дороги.

Независимо сего, в каждом отдельном случае между подлежащими русскими и латвийскими ж. д. может состояться особое соглашение о передаче брезента на срочный возврат.

§ 47. Крытые вагоны (кроме цистерн), из которых на приемочной станции будет замечена утечка или расструска, сдающая дорога по требованию принимающей дороги, должна без промедления вскрыть. Если при этом окажется, что течь или расструска произошла от повреждения тары, то сдающая дорога должна немедленно исправить повреждения.

Порядок исправления сих повреждений указывается в Узловом Соглашении.

Об исправлении тары, о стоимости оного, а равно и о состоянии и весе груза, дорога исправившая тару составляет акт.

Копия сего акта следует при грузе до места назначения, а подлинный акт остается на дороге, составившей акт, причем о составлении акта делается отметка в накладной и дорожной ведомости.

Если при этом будет замечено, что часть груза испорчена и если об этом нет отметок в сопровождающих его документах, то исправившая тару дорога должна принять меры, чтобы при дальнейшей перевозке порча не увеличивалась, если это по свойствам груза возможно, и не распространялась на часть груза неиспорченную, с оговоркою о принятых мерах в передаточной ведомости, за подписью агентов сдающего и принимающего.

§ 48. Груз не принимается, если нет относящейся к нему накладной, дорожной ведомости или вагонного листа на вагон, в котором он погружен, а также если в документах не указано станции назначения, фамилии или наименования получателя груза, наименования, веса груза или сведений его заменяющих.

Если по содержанию документов нельзя определить станцию назначения груза, то об оной немедленно запрашивается телеграммою станция отправления, а до разъяснения груз задерживается на дороге сдающей, за ответственностью за просрочку дороги, которая окажется виновною. При передаче затем такого груза, в дорожной ведомости надлежит делать отметку о последовавшей задержке груза, с приложением копий запросных и ответных депеш, каковые обстоятельства и должны приниматься во внимание дорогою назначения при учете и распределении ответственности дорог за просрочку.

§ 49. Отсутствие в накладной фамилии или фирмы отправителя, штемпеля станции отправления о времени отправки груза, а также отсутствие при накладной обусловленных в Положении о перевозке пассажиров и грузов настоящего сообщения приложений, — не должно служить основанием к отказу в принятии груза.

Об отсутствии указанных сведений сдающий агент делает отметку в дорожной и передаточной ведомости, каковую отметку подписывает и агент принимающей дороги. При этом сдающая станция делает подлежащий запрос станции отправления и о полученных разъяснениях сообщает впоследствии станции принимающей. Отсутствие как перечисленных, так и всяких других сведений в накладной влечет за собою ответственность виновной дороги за все происшедшие от того последствия.

§ 50. В случае потери накладной, дорожной ведомости или вагонного листа, передаточная станция сдающей дороги составляет о сем акт, восстанавливает дорожную ведомость и вагонный лист, с каковыми груз следует до станции назначения. В акте указывается, что накладная или дорожная ведомость и вагонный лист утеряны и прописываются фамилии отправителя и получателя, дорога и станции отправления и назначения. Ответственность за все последствия, происшедшие от утери накладной возлагаются на дорогу, на которой такая потеря произошла.

§ 51. Случаи передачи грузов с перегрузкою, обусловленные техническими требованиями строения пути и габарита, точно устанавливаются Узловым Соглашением, тем же соглашением определяются пункты, где такая передача производится.

§ 52. При передаче грузов с перегрузкою соблюдаются все изложенные в предыдущих параграфах правила, кроме тех, которые относятся исключительно к передаче грузов без перегрузки.

§ 53. Грузы принимаемые с перегрузкою должны быть тщательно осмотрены и проверены по сопровождающим груз документам и о всех замеченных при таком приеме недостачах груза и его тары составляются в надлежащих случаях акты и отмечается в дорожной ведомости. Одна копия акта следует при грузе до станции назначения, другая выдается агенту дороги сдающей; с подлинным же актом поступается порядком, изложенным в § 77 сего Соглашения.

§ 54. Грузы большой скорости передаются и принимаются без промедления по прибытии поезда, с которым груз следовал. Такие грузы, не занимающие полностью вагона (§ 23), передаются счетом, с осмотром тары, а также проверкою веса.

§ 55. Грузы, перевозимые в незапломбированных вагонах (живность и грузы сопровождаемые, в силу особых правил, проводниками), принимаются с соблюдением вышеустановленных общих правил передачи грузов.

§ 56. Правильность нагрузки товара на открытые вагоны проверяется по габариту принимающей дороги. Открытый подвижной состав, нагрузка которого выходит за пределы габарита, перегружается принимающей дорогою.

§ 57. При передаче скота, в случае усмотренного на передаточной станции несоответствия числа голов с документами, вагонный скот не выгружается, но об усмотренной неправильности составляется акт.

§ 58. В тех случаях, когда по данной отправке окажется недостача мест сданного груза, то таковые места, после их розыска, досылаются станцией сдающей дороги при новой накладной (с приложением к таковой дубликата), в которой делается ссылка на первоначальную накладную с указанием первоначальной станции отправления, назначения и номера накладной. Накладная эта составляется от имени начальника сдающей станции на имя начальника станции назначения и сопровождается дорожною ведомостью на общих основаниях.

Таковые досылки дорогами следования перевозятся бесплатно.

Глава VIII. Передаточная ведомость.

§ 59. Передаточная станция сдающей дороги составляет в двух экземплярах передаточную ведомость со включением в таковую всех одновременно передаваемых грузов.

Передаточная ведомость должна иметь порядковый номер, который ведется со дня начала движения прямого сообщения до конца данного календарного года, а засим в каждом году передаточные ведомости начинаются с первого номера за каждый год.

Грузы большой скорости передаются по отдельным передаточным ведомостям, с тем, что номерация сих ведомостей производится общая с такими же ведомостями малой скорости.

На каждой передаточной станции имеется передаточная книга, в которую заносятся копии передаточных ведомостей после совершения передачи.

§ 60. К передаточной ведомости прилагаются все документы, сопровождающие каждый передаваемый груз.

§ 61. По доставке груза на передаточный пункт приемщик сличает предъявленные ему два экземпляра передаточной ведомости с приложенными документами и документы между собою, предоставляя при этом сдатчику делать в передаточной ведомости исправления ошибок и описок, замеченных самим сдатчиком или указанных ему приемщиком.

Таковые исправления должны быть оговорены и удостоверены подписью как сдатчика, так и приемщика.

После такого сличения документов приемщик приступает к приему сдатого груза. При необходимости для сдающей дороги в изменении или дополнении каких-либо данных в передаваемых товарных документах недостаточно одной лишь приписки или вычеркивания, а должны быть приписаны сделанные в документах изменения за надлежащею подписью сдававших их агентов; документы же с переправками и вычеркиванием, не оговоренные указанным выше порядком, признаются неисправными и исправление их лежит, как выше сказано, на обязанности дороги сдающей.

§ 62. Грузы, включенные в передаточную ведомость, но от принятия которых дорога принимающая отказывается, вычеркиваются из передаточной ведомости с письменной оговоркою о причине их неприема.

§ 63. При приеме грузов, согласно изложенным выше правилам и по внесении в оба экземпляра передаточной ведомости требуемых предшествующими §§ отметок, оба экземпляра передаточной ведомости подписываются приемщиком и сдатчиком грузов, при чем на передаточных ведомостях, а равно и на дорожных ведомостях обязательно накладываются штемпеля станции дороги сдающей и станции дороги принимающей, с обозначением месяца, числа сдачи и приема груза.

Один экземпляр передаточной ведомости остается на дороге сдающей груз; другой экземпляр передается дороге принимающей.

Примечание: В случае разногласия указанных экземпляров передаточной ведомости, за бесспорный документ принимается ведомость, находящаяся у дороги сдающей груз.

§ 64. Передаточные ведомости, имеющие вышеозначенные штемпеля и подписанные приемщиком и сдатчиком грузов, если в них не будет сделано никаких оговорок о неисправностях грузов и их тары на открытых вагонах или о пломбах на крытом подвижном составе, служат удостоверением, при возникновении недоразумений между дорогами, что пломбы на вагонах, груз и тара их при приеме найдены вполне исправными.

Глава IX. Выгрузка грузов на станции назначения и перегрузка.

§ 65. Станция, выгружающая или перегружающая груз, прибывший за пломбами чужой дороги, обязана:

а) перед выгрузкой или перегрузкою вагона осмотреть состояние пломб;

б) снятие пломб производить в присутствии начальника станции или лица, им уполномоченного;

в) выгрузку или перегрузку груза закончить обязательно в день снятия пломб.

§ 66. При выгрузке длинномерных предметов и отсутствии в документах указания длины таковых и подъемной силы занятых ими платформ, станция назначения обязана составить акт о длине данных предметов, а также о подъемной силе платформ.

§ 67. В случае недостачи или несоответствия грузовых мест в натуре с документами, станция, обнаружившая это, производит розыск по правилам своей страны, при этом, однако, если недостача обнаружена в вагоне за пломбами: а) русских ж. д. — в Латвии, б) латвийских дорог — в России, розыскная телеграмма о сем подается: латвийскими дорогами Управлению и пограничному передаточному пункту соответственной русской дороги, а русскими жел. дорогами Управлению и пограничному пункту латвийских дорог, по принадлежности.

§ 68. В случае обнаружения в вагоне прибывшем за пломбами ошибочно погруженных лишних против грузовых документов мест, станция, обнаружившая таковые места, обязана уведомить о сем телеграммою не позже следующего дня

передаточную станцию дороги, сдавшей груз и засим возвратить эти места названной станции, согласно ее указания.

Пересылка таких мест передаточной станцией производится по накладной, в которой делается ссылка на ответную телеграмму; накладная эта составляется от имени начальника обнаружившей груз станции или начальника передаточной станции и сопровождается дорожной ведомостью на общих основаниях.

Перевозка таких мест производится бесплатно.

§ 69. Порядок, указанный в предыдущем параграфе, применяется также к грузам, оказавшимся в вагоне, передаваемом как порожний.

Глава X. О приспособлениях, устраиваемых для перевозки грузов.

§ 70. Приспособления, устраиваемые дорогами отправления для перевозки грузов, как-то: дверные решетки при перевозке скота, щиты при перевозке хлеба в зерне, стойки при перевозке досок и т. п., указываются в дорожных ведомостях и вагонных листах.

О передаче сих приспособлений на передаточных станциях делается отметка в передаточных ведомостях.

Переданные таким порядком приспособления подлежат возврату в сроки, установленные Соглашением о вагонах. За невозвращение в срок приспособлений виновная дорога уплачивает штраф в размере, определенном тем же Соглашением за каждое приспособление, переданное в одном вагоне.

Уплата за перевозку приспособлений не производится.

§ 71. Специальные корзины железных дорог, в которых прибывает недосмотренный таможнями на границах багаж и товар, после освобождения их из-под груза, возвращаются на пограничную передаточную станцию дороги собственницы с первым почтовым, пассажирским или товаро-пассажирским поездом бесплатно, при дорожной ведомости.

§ 72. Все приспособления в вагонах, устраиваемые самими отправителями или дорогами за счет отправителей, упомянутые в дорожных ведомостях, выдаются на станциях назначения получателям грузов.

Глава XI. Порядок составления актов.

§ 73. В составлении актов, предусмотренных настоящим Соглашением, должны участвовать:

а) начальник станции или оффициально заменяющее его лицо;

б) агент, уполномоченный начальником станции на присутствование при снятии пломб, если сам начальник станции при снятии пломб не присутствует;

в) два посторонних понятых (свидетеля) из лиц не служащих на дороге и непричастных к выгрузке товаров; однако, при невозможности найти посторонних свидетелей, их могут заменить агенты железнодорожной администрации, только не из службы движения;

г) при составлении акта на передаточной станции—агенты сдающей и принимающей дороги.

§ 74. При подписании акта агенты дороги обозначают занимаемую должность, а посторонние свидетели—имя, фамилию и место жительства.

§ 75. При составлении актов, в них следует указывать все данные, нужные для выяснения случая, при чем в акте отнюдь не должно делать никаких заключений об ответственности дороги, а следует ограничиться лишь изложением одних фактов.

Если исчисление и действительность убытков производится на станции назначения, где производится денежная оценка сих убытков, то в акте указывается, на основании каких данных производится оценка. При этом: а) если были приглашены эксперты, то вписывается имя, фамилия и род занятий и местожительство каждого эксперта и б) если получателем был предъявлен счет, то таковой в подлиннике или засвидетельствованной копии прилагается к акту с отметкою о сем в своем акте.

§ 76. При обнаружении подмочки груза в крытом вагоне составляется: а) технический акт об осмотре вагона и б) коммерческий акт о состоянии груза.

§ 77. К акту должны быть приложены снятые с вагона пломбы и вагонный лист, при котором вагон прибыл. Пломбы припечатываются к отдельному листу сургучной печатью станции, составляющей акт, а на листе обозначается, к какому акту пломбы относятся, а также сколько пломб приложено.

§ 78. Подлинный акт представляется начальником станции, на которой он составлен, в Управление своей дороги для направления не позднее 30 дней: латвийскими дорогами — в Управление подлежащей русской дороги, а русскими дорогами — в Управление латвийских жел. дорог, каковые уже рассылают их дорогам заинтересованным. Копия акта хранится при делах станции.

Если акт был составлен не на станции назначения груза, а на передаточной или промежуточной, то к документам, сопровождающим груз, прилагается засвидетельствованная начальником станции копия акта, с отметкой в дорожной ведомости о приложении этой копии и кратком указании, о чем именно акт составлен: о недостаче груза, о порче груза, о неправильном наименовании и т. п.

§ 79. Если по прибытии груза на станцию назначения, при проверке его окажутся неисправности, о которых уже прежде на промежуточной или передаточной станции был составлен акт, и между данными, оказавшимися в наличности и показанными в акте, никакой разницы не будет, то нового акта на станции назначения не составляется, и станция эта об этом делает отметку на копии акта, приложенной к грузовым документам, удостоверяя эту отметку подписью начальника станции. Если в пути составлено два или более противоречивых акта, то на станции назначения товар должен быть обязательно вскрыт и составлен акт о действительно оказавшемся.

§ 80. Дорога, получившая акт, к ней относящийся (§78), не удовлетворяющий требования настоящего соглашения, возвращает таковой, не позже трехмесячного со дня получения акта срока, дороге его приславшей, с указанием причины его возврата.

§ 81. Если при акте не окажется пломбы, то получившая акт дорога должна уведомить выславшую акт дорогу телеграммой не позже 5-ти дней по получении акта, и затем подтвердить свою телеграмму письмом.

Глава XII. Ответственность.

§ 82. По грузам, которые на передаче должны быть приняты счетом мест, проверкою веса и с осмотром тары отдельных мест, ответственность падает на дорогу, принявшую груз без подлежащих оговорок при приеме. Правило это отно-

сится как к грузам, принимаемым отдельными местами, так и передаваемым в открытом подвижном составе.

§ 83. По грузам, передаваемым в крытых вагонах с исправными пломбами, ответственность за число мест, вес и состояние груза падает на дорогу, пломбы которой находятся на вагоне, но с тем, что если пломбы, приложенные к акту о неисправности окажутся поврежденными или не с теми оттисками, которые внесены в вагонный лист, то ответственной за неисправность в грузах является дорога, принявшая вагон без надлежащей оговорки в передаточной ведомости о состоянии пломб.

§ 84. За повреждение и целость товара, происшедшее от погрузки его в вагон неочищенный, или в вагон со зловонным запахом, отвечает при доставке отправки на станцию назначения в том же вагоне, в который она была первоначально погружена, дорога грузившая, а во всех других случаях дорога, пломбы которой оказались на вагоне.

Правило это распространяется также на случаи погрузки в один и тот же вагон с другими грузами таких предметов, которые по свойству своему могут их повредить или испортить.

§ 85. За подмочку груза, принятого в крытом вагоне с исправными пломбами, ответственность падает на дорогу грузившую вагон, в котором груз подвергся подмочке от ветхости крыши, от щелей в стенах вагона или от неплотно запирающихся дверей и люков, если не будет доказано, что повреждения вагона произошли вне дороги грузившей.

За груз подмоченный или испорченный в вагоне, с которого сорвана крыша, отвечает дорога, на которой это случилось, если не будет доказано, что срыв крыши произошел вследствие ветхости деревянных ее частей.

Во всех остальных, не указанных в настоящем параграфе, случаях подмочки отвечает дорога, пломбы которой окажутся на вагоне.

§ 86. В случаях, когда порча или недостача груза произошла вследствие повреждения вагона, за такую порчу отвечает дорога, на которой был поврежден вагон, независимо от исправного состояния на нем пломб другой дороги.

§ 87. В случае утечки жидкостей, перевозимых наливом в вагонах-цистернах, происшедшей вследствие ветхости или негодности вагонных частей, ответственность за таковую

утечку падает на дорогу, погрузившую жидкость в такой вагон-цистерну, независимо от исправного состояния пломб.

В остальных случаях ответственность за утечку груза относится на дорогу, в пределах коей произошло повреждение.

Причина порчи вагона-цистерны должна быть точно установлена в техническом акте, прилагаемом к коммерческому акту.

§ 88. Независимо от исправности пломб дорога грузившая отвечает также и в том случае, если недостача мест будет обнаружена при разгрузке вагона, у которого при исправности прочих дверных приспособлений, дверная накладка окажется укрепленной не согласно требованиям «Соглашения о пользовании товарными вагонами», если не будет доказано, что недостача произошла вне дороги грузившей.

Указанная неисправность вагона должна быть удостоверена техническим актом.

§ 89. Ответственность за просрочку в доставке груза против срока, обязательного для всего протяжения перевозки, падает на виновные железные дороги, соответственно просрочки каждой из них.

Поверстный обязательный для русских и отдельно для латвийских ж. д. срок на перевозку исчисляется посредством деления числа верст протяжения, указанного в накладной пути следования груза, на число верст, полагающихся на каждые сутки следования груза. В расчет принимаются лишь десятые доли суток, всякая меньшая дробь отбрасывается.

В случае, если в течение срока перевозки входят праздничные не обменные дни, то сии последние прибавляются к сроку доставки по русским и латвийским ж. д., в зависимости от того, на какой дороге находился груз в течение означенного праздничного дня.

§ 90. Все споры и недоразумения, возникающие между дорогами, по которым дороги не пришли к соглашению путем взаимных сношений, вносятся на рассмотрение Съездов представителей настоящего сообщения.

Глава XIII. Штемпель.

§ 91. Во всех перечисленных в настоящем Соглашении случаях, когда требуется наложение на документах станционного штемпеля, таковой должен содержать в себе:

а) название станции и фирму дороги,
б) число, месяц и год,
в) час дня (по расчету 24-часовому).

Таковой штемпель должен ставиться обязательно на том месте документа (накладной, дубликата, дорожной ведомости, передаточной ведомости и т. п.), которое для сего предназначено против наименования операции, время совершения коей заверяется штемпелем.

Оттиск штемпеля должен быть вполне ясным и отчетливым. Все последствия, могущие произойти от неясности штемпеля, относятся на ответственность дороги, наложившей оный.

§ 92. Никакие поправки от руки в станционном штемпеле не допускаются. В случае неясного оттиска или ошибки, неисправный оттиск перечеркивается и вместо него ставится рядом новый оттиск.

Глава XIV. О взаимных расчетах ж. д. между собою и удовлетворение претензий грузохозяев.

§ 93. Порядок взаимных расчетов и порядок удовлетворения претензий по настоящему прямому сообщению имеет быть установлен С'ездом представителей настоящего прямого сообщения, в «Особом соглашении о расчетах», при чем в таковом соглашении будет принято, что всякого рода расчеты на часть русских ж. д. с латвийскими ж. д. производит та дорога, которая передала данную перевозку латвийским дорогам или приняла от этих дорог.

Таким же порядком будут производиться и всякого рода расчеты по взаимному пользованию подвижным составом.

Сношения по претензиям имеют производиться через Управление соответственной русской железной дороги, сдавшей груз или принявшей таковой в сообщении с латвийскими ж. д.

Порядок взаимных расчетов по претензиям имеет быть установлен С'ездом представителей настоящего прямого сообщения.

Глава XV. Взаимное пользование телеграфом.

§ 94. Служебные, по делам прямого сообщения, телеграммы подлежат бесплатной передаче лишь в том случае, если они по своему содержанию касаются:

1) движения поездов,

2) передачи, использования и ремонта подвижного состава,

3) перевозки пассажиров, багажа и грузов,

4) претензий, вытекающих из перевозки багажа и грузов и судебных исков.

Правом передавать таковые телеграммы пользуются:

а) в России:

1) Народный Комиссариат Путей Сообщения;

2. Окружные Комитеты по перевозкам, в ведении коих находятся пограничные с Латвией жел. дороги;

3. Управления пограничных ж. д.

4. Начальники Служб ж. д., а именно: Движения, Тяги, Пути, Телеграфа и Коммерческой;

5. Ревизоры Движения и Тяги. Начальники отделений движения, участков тяги, контролеры-механики и надсмотрщики телеграфа пограничных участков.

6. Начальники станций и Начальники депо пограничных станций.

б) в Латвии:

1. Министерство Путей Сообщения;

2. Главный Директор железных дорог;

3. Директора отдельных частей ж. д.;

4. Начальники соответственных и самостоятельных Отделов и их помощники;

5. Начальники станций и начальники депо пограничных станций.

§ 95. Телеграммы, подаваемые в случаях, указанных в § 94 должны быть по возможности краткими.

В конце их указывается исходящий № телеграммы, на который должно обязательно ссылаться в ответной телеграмме.

Глава XVI. Пересылка служебной корреспонденции.

§ 96. Служебная переписка между русскими и латвийскими дорогами производится бесплатно в пассажирских поездах при особых пересылочных ведомостях. Переписка должна следовать в запечатанных или заклеенных оболочках.

В отправлениях этих не должно заключаться денег и вообще ценностей, а также никаких посторонних предметов, кроме служебных бумаг, чертежей и т. п.

Правом пересылки служебной корреспонденции пользуются:

а) в России:

1. Народный Комиссариат Путей Сообщения:

2. Окружные Комитеты по перевозкам, в ведении коих находятся приграничные с Латвией дороги:

3. Управления приграничных ж. д.:

4. Ревизоры движения и тяги, начальники отделений движения, участков тяги, пути и телеграфа:

5. Начальники станций и Начальники депо пограничных станций.

б) в Латвии:

1. Министерство Путей Сообщения:

2. Главное Управление железных дорог:

3. Управление Эксплоатационного Отдела:

4. Начальники станций и Начальники депо пограничных станций.

Глава XVII. Проезд служащих.

§ 97. Для надобностей проезда по делам прямого сообщения, русские и латвийские ж. д. обмениваются бесплатными безымянными билетами в нижеуказанном числе.

Проезд по безыменным билетам совершается при условии выдачи лицу, едущему подлежащего удостоверения о цели его поездки и станции назначения.

а) Русские железные дороги предоставляют латвийским железным дорогам следующие билеты:

1. Министерству Путей Сообщения — 2 билета по всем русским железным дорогам.

2. Главному Управлению ж. д. — 4 билета по всем русским ж. д.

3. Управлениям Эксплоатационными Отделами — по 2 билета на проезд по приграничным ж. д.

4. Начальникам пограничных станций — по 3 билета на проезд по перегону между пограничными станциями.

б) Латвийские ж. д. представляют русским ж. д. следующие билеты:

1. Народному Комиссариату Путей Сообщения — 2 билета по всем латвийским дорогам.

2. Окружным Комитетам по перевозкам, в ведении коих находятся приграничные дороги — по 2 билета по всем латвийским дорогам.

3. Управлениям приграничных ж. д. — по 4 билета на проезд в сообщении с Ригой.

4. Начальникам пограничных станций по 3 билета на проезд по перегону между пограничными станциями.

ЧАСТЬ II.

Пользование товарными вагонами.

Впредь до выработки на С'езде представителей Русско-Латвийского прямого сообщения нового текста настоящей части II «Соглашения о прямом сообщении и о пользовании товарными вагонами» надлежит руководствоваться текстом «Общего Соглашения между русскими ж. д. о взаимном пользовании товарными вагонами», издания 1916 г. со следующими изменениями и дополнениями:

§ 1 сохраняется, но примечание к сему § исключается.

ОТДЕЛ I.

Условия взаимного пользования товарными вагонами.

§ 2 заменяется следующей редакцией: переход вагонов с дороги на дорогу производится на срочный возврат (без обмена).

Глава I. Условия пользования по родам вагонов.

§ 3 заменяется следующей редакцией: на срочный возврат передается принадлежащий дорогам крытый и открытый подвижной состав обыкновенных типов нижеуказанной под'емной силы и не имеющий постоянных (несъемных) приспособлений для перевозки известного рода грузов, за исключением тех, которые оговорены в настоящем соглашении.

К подвижному составу, передаваемому на срочный возврат, относятся:

а) не имеющие особых приспособлений крытые вагоны и платформы с откидными и с'емными бортами;

б) безбортные платформы;

в) платформы с одними продольными бортами и

г) с глухими продольными бортами при съемных или откидных поперечных бортах, но со скобками для стоек.

Нормальной под'емной силой считается:

Для крытых вагонов и платформ от 900 до 1000 пуд., что соответствует от 15 до 17 тонн.

Примечание. На всех вагонах и платформах должны быть сделаны надписи, обозначающие их тару и под'емную силу, поставленные согласно § 48 настоящего соглашения.

§ 4 заменяется следующей редакцией: передаваемые на срочный возврат вагоны обыкновенных типов (§ 3) подлежат обратному возвращению не позднее 30 суток со дня передачи.

§§ 5 и 6 исключаются.

§ 7 заменяется следующей редакцией: специальный подвижной состав как то:

1) крытые вагоны с постоянными (несъемными) приспособлениями;

2) крытые вагоны под'емной силы свыше 1000 пуд.;

3) решетчатые вагоны для скота и птицы;

4) цистерны для перевозки жидкости наливом;

5) платформы с турникетами;

6) платформы, длина пола которых превышает 30 фут. при всякой подемной силе.

7) Платформы под'емной силы свыше 1000 пуд. независимо от длины пола передаются с дороги на дорогу на особых условиях, вырабатываемых на с'ездах представителей прямого русско-литвийского сообщения.

§ 8 заменяется следующей редакцией: за пользование подвижным составом обыкновенных типов (§ 3), передаваемым на срочный возврат, взимается плата по одному р. 50 к. в сутки за каждый вагон.

Плата эта не взимается за дни, перечисленные в пунктах 1, 2, 3 и 4 раздела третьяго § 11 — «продление сроков возврата». За пользование специальным подвижным составом (§ 7) взимается плата, устанавливаемая на с'ездах прямого русско-литвийского сообщения.

§§ 9 и 10 исключаются.

§ 11. Заменяется следующей редакцией: к вагонам, передаваемым на срочный возврат, применяются нижеследующие общие правила:

1. Порядок возврата. Вагоны срочного возврата обыкновенных типов (§ 3) возвращаются через любой из передаточных пунктов независимо от того где, они были приняты.

Специальные вагоны (§ 7) возвращаются через те-же передаточные пункты, по коим они были приняты.

2. Сроки следования. Для следования специальных вагонов (§ 7) срочного возврата в обоих направлениях устанавливаются следующие сроки

а) на каждые 5 верст пути следования — 1 час, причем неполные 5 верст считаются за пять верст:

б) для каждой дороги 12 часов на сдачу и столько же на прием вагонов:

в) на отправление с нагрузкой — трое суток на выгрузку и отправку порожними или на перегрузку, если груз следует на узкоколейные ветви, тоже 3 суток:

3. Продление срока возврата. К срокам возврата вагонов, как обыкновенных типов, так и специальных прибавляются: 1) дни задержки вагонов таможенным досмотром и выполнением других правительственных распоряжений. 2) время нахождения вагона в ремонте, поскольку ремонт возник не по вине дороги пользовательницы, удостоверенное актом (форма № 3), причем сроки для ремонта исчисляются по таблице № 5.— 3) время прекращения или перерыва движения от непреодолимой силы. 4) праздничные дни, указанные в § 29 настоящего Соглашения.

Станция, составившая требуемый пунктом 3 акт, по форме № 3, немедленно высылает таковой, вместе с копией, Управлению своей дороги.

3. Полученные от станций копии актов Управления русских жел. дор. представляют Управлению Латвийских железных дорог, а Управление Латвийских железных дорог — Управлению подлежащей русской железной дороги, сдавшей вагон.

4. Ответственность. За несвоевременный возврат вагонов обыкновенного типа (§ 3) на виновную дорогу, независимо от установленной § 8 платы за пользование вагонами по 1 р. 50 к. в сутки, начисляется штраф в размере 1 р. 50 к. за каждый несвоевременно возвращенный вагон в сутки.

Просрочка в возвращении специального вагона срочного возврата, исчисляемая по совокупности пробега его в обе стороны, расчитывается по суточно причем полученная [illegible]

окончательном выводе просрочка в 12 часов и более принимается за полные сутки просрочки, а число часов менее 12 отбрасывается.

За несвоевременное возвращение специального вагона (§ 7), независимо от установленной платы за пользование, виновная дорога уплачивает штраф в размере, устанавливаемом съездом представителей Русско-Латвийского прямого сообщения.

Примечание. Специальные двойные турникетные платформы, сдаваемые попарно, не могут быть разъединяемы и должны быть возвращаемы дороге собственнице тоже попарно, гружеными или порожними. При возврате дороге собственнице одной из двух платформ насчитывается на дорогу, задержавшую вторую платформу, штраф, установленный настоящим параграфом за обе платформы, за исключением случаев ремонта, удостоверенных подлежащим актом (форма № 5), о чем должно быть сообщено дороге, сдавшей платформы.

На таких платформах должна быть трафаретная надпись «парная — срочный возврат».

§ 12. Заменяется следующей редакцией: при следовании специальных вагонов без провожатых, таковые вагоны должны сопровождаться описью имеющихся приспособлений.

За сохранность внутренних приспособлений отвечает та дорога, пломба которой окажется на вагоне, а за наружные приспособления отвечает та дорога, на которой будет обнаружено повреждение или недостача приспособлений.

Повреждения и недостачи наружных специальных приспособлений, значащихся в описи, с которой следует специальный вагон, удостоверяются на передаточном пункте записью в протоколе, составленном по форме № 6, а повреждения и недостача внутренних специальных приспособлений, значащихся в той же описи, удостоверяются техническим актом, составляемым по форме № 5, на станции вскрытия порожнего вагона.

По требованию сдающей или принимающей дороги внутренние приспособления сдаются или принимаются натурой.

§ 13 исключается.

§ 14 заменяется следующей редакцией: при передаче всякого рода вагонов с одной дороги на другую, в числе каждых

7 (семи), вагонов должно быть сдаваемо не менее одного тормазного.

§ 15 исключается.

§ 16 сохраняется.

§ 17 заменяется следующей редакцией: сдаваемый подвижной состав должен удовлетворять условиям габарита принимающей дороги и требованиям настоящего соглашения, а также быть приспособленным к однообразному соединению буферов и тяговых крюков и к однообразному помещению сигнальных принадлежностей.

Крытые вагоны должны иметь:

а) в дверях такого рода крюки или накладки, что бы двери при движении вагона были неподвижны и чтобы можно было укрепить пломбы;

б) не менее двух крюков для сигнальной веревки, поставленных на боковых стенках вагона по диагонали вагона, в тех углах, где находятся выпуклые буферные тарелки (левые углы, если стать лицом к лобовой стенке вагона);

в) железные приспособления, препятствующие поднятию и открыванию дверей;

г) зонты и

д) упругие буфера.

Кроме того, все тормазные вагоны должны иметь:

а) крюки для боковых сигнальных фонарей с головками с обоих сторон вагонов, где имеется тормозная площадка;

б) на обоих концах - скобы с отверстиями не менее 50 м/м × 12,5 м/м для помещения концевых буферных фонарей, и кроме того:

в) подножки и ручки на стороне тормаза.

Примечания: 1, 3 и 5 к сему § сохраняются. Примечание 2 временно не применяется; примечание 4 заменяется следующей редакцией:

Примечание 4. Двухосные платформы, длиной 28—30 фут., должны быть снабжаемы шпренгелями.

§ 18 исключается.

§ 19 заменяется следующей редакцией: все необходимые изменения и дополнения настоящего соглашения вносятся через Бюро С'езда представителей Русско-Латвийского прямого сообщения на рассмотрение ближайшего С'езда.

Глава 2. Порядок передачи вагонов.

§ 20 сохраняется со следующими изменениями:

1. Абзац четвертый заменяется следующей редакцией: «Вагоны, прибывшие на станцию принимающей дороги, должны быть сличены с ведомостью (ф. № 1) и в то же время осмотрены, если число их не более 30 в течение первых двух часов по их прибытии.

На партию вагонов сверх тридцати срок осмотра пропорционально увеличивается.

2. Дополняется примечанием в следующей редакции:

Примечание: Временно передача производится на передаточных-пограничных станциях Латвийских ж. д., на основаниях, изложенных в «Узловых соглашениях».

§ 21 заменяется следующей редакцией: передача вагонов удостоверяется «ведомостью» и «дубликатом» ея (ф. № 17). Ведомости эти составляются отдельно для передаваемых вагонов:

а) обыкновенного типа (§ 3),

б) специальных (§ № 7).

§ 22 сохраняется.

§ 23 заменяется следующей редакцией: на станцию принимающей дороги должны доставляться только вагоны, снабженные всеми документами (груженые при всех документах, сопровождающих груз и при грузовой передаточной ведомости).

1. Груженые вагоны с неисправностями I категории (§§ 84—94 бис. 96, 97. 99, 100, 102. 103, 106. 108. 109, 111—119, 122—126) признаются негодными для движения и возвращаются дороге сдающей;

2. Груженные вагоны с неисправностями II категории (§§ 127—150) принимаются от сдающей дороги и исправляются за счет дороги сдающей с составлением акта по форме № 6.

При этом вагоны забракованные в техническом отношении возвращаются для перегрузки дороге сдающей, за исключением тех, которые при возвращении вызывают опасность для движения, — последние вагоны перегружаются станцией принимающей дороги, за счет сдающей дороги, по действительной стоимости.

Груз, сдаваемый в подлежащих перегрузке вагонах, должен быть принят не позднее следующих суток после пред'явления вагонов сдающей дорогой.

Дорогам предоставляется право входить во временные соглашения о производстве перегрузки на станции дороги принимающей всех забракованных вагонов, требующих перегрузки по вышеуказанным условиям.

Во время нахождения сих вагонов на станции дороги принимающей охрана целости и сохранности груза и пломб лежит на обязанности принимающей дороги, начиная с момента приемо-сдаточной передачи. В «Узловых соглашениях» определяется максимальная суточная норма вагонов, подлежащих перегрузке на станции принимающей дороги.

Забракованные груженые вагоны могут быть возвращаемы:

а) из под обыкновенных грузов не позже, как в течение следующих обменных суток, в том же состоянии, в котором они были приняты;

б) вагоны с грузом, требующие для своей перегрузки специальных приспособлений, возвращаются в срок, установленный в «Узловых соглашениях», и в том же состоянии, в котором они были приняты.

Если при возврате забракованного вагона на дорогу сдающую обнаружится, что он имеет какие либо недостатки и неисправности сверх тех, которые были обнаружены у него при первоначальном осмотре, во время его забракования, (когда он был назначен к возврату), то все излишне усмотренные недостатки заносятся в протокол за счет дороги, его возвращающей, если таковые недостатки могли быть усмотрены наружным осмотром вагона. В приеме возвращаемого вагона отказывать нельзя.

За перегрузку вагона с грузами, требующими специальных приспособлений, плата устанавливается по соглашению сдающей и принимающей дорог; если же между сими дорогами соглашения по сему предмету не последовало, то такую перегрузку сдающая дорога обязана произвести своими средствами.

Доказательными документами о произведенной перегрузке служат акты о фактически произведенной перегрузке.

Акты эти составляются за подписями агентов дорог сдающей и принимающей, если между дорогами нет на этот предмет особого соглашения.

Уплата денег за перегрузку производится на основании сих актов.

Вагоны, задержанные на приемочной станции долее вышеозначенных сроков, считаются принятыми, не подлежащими обратному возвращению и оплате за перегрузку.

При обнаружении в груженых нефтяных и масляных цистернах течи в швах котла или в спускных клапанах более 60 капель в минуту, такие цистерны от дороги сдающей не принимаются.

§ **24** сохраняется.

§ **25** сохраняется.

§ **26** остается без изменения, с прибавлением в конце параграфа слов «за исключением случаев перегрузки (§ 23)».

§ **27** заменяется следующей редакцией: вагоны, забракованные в коммерческом отношении, исключаются из передаточных документов и по требованию сдающей дороги должны быть возвращены ей, считая с момента получения требования о возврате их, в течение (пяти) 5 часов или же, при невозможности выполнения этого вследствии занятия путей, с первым по истечении сказанного времени передаточным поездом или возвращающимся паровозом, если не имеется особых соглашений, при чем сохранность груза остается на ответственности дороги сдающей. Вагоны, не возвращенные в указанный срок, считаются принятыми.

§ **28** сохраняется.

Глава III. Обязательства по взаимному пользованию вагонами и расчеты.

§ **29** заменяется следующей редакцией: передача вагонов между дорогами производится ежедневно, кроме следующих празднуемых в России и Латвии дней:

а) в России: Нового года, первых двух дней Рождества Христова, первых двух дней Пасхи, Крещения, дня Святой Троицы и дней 12-го марта, 1 мая и 7 ноября.

б) В Латвии: Нового Года, первых двух дней Рождества Христова и первых двух дней Пасхи, дня Св. Троицы, праздников Благовещения, Божьего Тела, Всех Святых и дня 18 ноября.

Исключение, устанавливаемое настоящим §, не распространяется на вагоны с грузом большой скорости, с живым грузом и скоропортящимися предметами, перечень которых

устанавливает С'езд представителей Русско-Латвийского прямого сообщения.

§ **30** заменяется следующей редакцией: предельная норма передачи для каждого отдельного и передаточного пункта определяется ежегодно С'ездом представителей Русско-Латвийского прямого сообщения, на год вперед, и не может быть уменьшаема ни одной дорогой до истечения этого срока.

§ **31** с о х р а н я е т с я.

§§ **32**, **33** и **34** и с к л ю ч а ю т с я.

§ **35** заменяется следующей редакцией: для каждой дороги обязательно в течении суток принять сдаваемые соседней дорогой груженые вагоны и груженые платформы в количестве, не превышающем установленных предельных норм (§ 30).

Груженые платформы могут быть пред'являемы к передаче лишь с грузами, разрешенными к перевозке на открытом подвижном составе.

Список таких грузов вырабатывается С'ездом представителей Русско-Латвийского прямого сообщения.

§§ **36**, **37**, **38** и **39** и с к л ю ч а ю т с я.

§ **40** заменяется следующей редакцией: в случае ошибочного, фактического перехода вагона с одной дороги на другую без записи в документе, дорога, лишившаяся вагона, обращается с письменным (не по телеграфу) требованием о возврате вагона к дороге, на которую таковой перешел, с указанием времени (год, месяц, число) последнего прибытия вагона на передаточную станцию. Крайним сроком для пред'явления указанного требования устанавливается 2-х недельный срок со дня неправильного перехода вагона.

Дорога получившая требование о возврате вагона, обязана рассмотреть его и, если понадобится, командировать на передаточную станцию своего агента для проверки данных о переходе указанного в требовании вагона, причем требование не подлежит рассмотрению в нижеследующих случаях:

а) если в нем не указано время последнего прибытия вагонов на узловую (передаточную) станцию своей дороги, или обстоятельства потери вагона;

б) если оно пред'явлено не в установленный 2-х недельный срок, и

в) если таковое подано по телеграфу. Сроком для проверки и признания справедливости требования или опротес-

жения такового полагается 30 дней со времени получения требования.

Дорога, неправильно получившая вагон, не уплачивает за пользование им за все время, предшествовавшее указанной проверке, но если в течении 10-ти суток после назначенного для проверки требования срока полученный вагон не будет возвращен, то пользующаяся им дорога уплачивает, начиная с этого времени, по 10 р. за каждые сутки неправильного пользования вагоном.

Перебранные вагоны возвращаются порожними или гружеными.

Требования о возврате вагонов адресуются в Управление подлежащей дороги. Срок исчисляется со дня получения в Управлении требования.

Дорога, получившая опровержение своего требования о возмещении перешедшего без записи в документе вагона и не соглашающаяся с таковым опровержением, обязана подтвердить свое первоначальное требование в трех-недельный срок.

Дорога, не подтвердившая своего требования в трехнедельный срок, теряет право на получение 10 рублевого штрафа, причем повторительное требование, представленное дороге ответчице после трехнедельного срока, но не позже двух лет со дня неправильной передачи вагона, считается за новое требование.

§ 41 заменяется следующей редакцией: в случае перерыва движения, происшедшего от:

а) несчастных случаев с поездами,

б) порчи пути и сооружений,

в) атмосферических влияний или снежных заносов,

г) от накопления на данной линии участвующей в данной перевозке, или накопления в данном пункте назначения груженых вагонов,— когда, по за указанных причин, пограничная дорога не будет в состоянии принимать от соседней дороги предъявляемых вагонов—груженых или порожних, то Управление этой дороги извещает о сем Управление соседней пограничной дороги, указывая:

а) на полное прекращение приема вагонов, или,

б) на ограничение приема вагонов, подлежащих отправлению в пункты и через пункты, где произошло затруднение.

В телеграммах о прекращении приема (п. а) должна быть указана причина перерыва движения или ограничения (п. б)

и приблизительный срок, к которому ожидается восстановление нормального движения, а также срок, с какого данное ограничение вступает в силу.

О восстановлении приема или об устранении ограничения приема Управление дороги сообщает телеграммой Управлению соседней пограничной дороги, с указанием точного срока восстановления нормального приема вагонов.

§§ 42, 43, 44, 45, 46 и 47 исключаются.

Глава IV. Знаки и надписи на подвижном составе.

§ 48 заменяется следующей редакцией: «на подвижном составе каждой из договаривающихся дорог ставятся те знаки и надписи, кои обязательны по правилам, действующим в каждой стране».

Обязательными для обеих договаривающихся сторон считаются следующие знаки и надписи:

1. На русских вагонах—Р. С. Ф. С. Р. На латвийских вагонах „latvijas dselzeli“.
2. Номер вагона.
3. Под'емная сила: на латвийских вагонах 15 и 17, на русских вагонах 900 и 1000.

Примечание. Под'емная сила 15 и 17 указана в тоннах, что соответствует в пудах 900 и 1000, со включением перегруза до 915 и 1015 пуд.

4. Тары вагона на русских вагонах в пудах, на латвийских в тоннах.
5. Время последнего периодического осмотра.
6. Срок предстоящего периодического осмотра.
7. Обозначение трафаретом:

а) об'единенной стяжки.

б) усиленного упряжного крюка.

в) усиленной осевой шейки.

8. Вагоны с двойной обшивкой имеют на обоих дверях обозначение:

на латвийских дорогах—белая горизонтальная полоса шириной 6″ на средние двери;

на российских дорогах—косой белый крест по всему полотну двери.

Глава V. Номерация товарных вагонов и платформ.

§§ 49, 50, 51 исключаются.

Глава VI. Обозначение и проверка тары и под'емной силы вагонов.

§§ 52 и 53 исключаются.

Глава VII. Розыск и перепись вагонов.

§§ 54, 55 исключаются.

Глава VIII. Способы пользования чужими вагонами и возвращение их на дорогу-собственницу.

§ 56 заменяется следующей редакцией: «дорога, получившая вагон другой дороги, имеет право пользоваться им, как своим собственным, с соблюдением следующих условий:

а) она обязана возвратить вагон, переданный ей , в установленный срок (§§ 4 и 11);

б) воспрещается приспособлять и переделывать вагоны чужой дороги, если приспособления, устраиваемые для сего, не являются с'емными удаляемыми простой выемкой из вагона.

§§ 57, 58, 59, 60 и 61 исключаются.

Глава IX. Ремонт чужих вагонов.

§ 62 заменяется следующей редакцией: дорога, пользующаяся вагоном чужой дороги, исправляет повреждения, происшедшие во время службы у нее вагона, своими средствами и за свой счет.

§ 63 заменяется следующей редакцией: починка и возобновление вагонов производится за счет дороги-собственницы, если будет доказано, что вагон пришел в неисправное состояние от ветхости или непрочности его частей, за исключением возобновления чугунных тормозных колодок нормаль-

него типа, которые, даже при нормальном износе, заменяются дорогой пользовательницей за свой счет.

В таких случаях составляется технический акт (форма № 5) там, где будет обнаружена неисправность вагона или произойдет случай, вызванный этой неисправностью.

§ 64 сохраняется со следующими изменениями:

1) Первый абзац заменяется следующей редакцией: «непрочность или неудовлетворительное устройство частей считаются доказанными в следующих случаях»

2) Исключается п. «И».

3) Примечание 3 заменяется следующей редакцией:

Примечание 3. Дорога пользовательница вагоном несет ответственность, если у этого вагона ось испорчена (перетерта) тормазной тягой за пределы, допускаемые § 94 сего Соглашения, и взамен ее передает дороге, сдавшей вагон, исправную колесную пару, с одинаковыми размерами шеек и бандажей.

Испорченная колесная пара остается у дороги-пользовательницы.

§ 65 сохраняется.

§ 66 сохраняется со следущими изменениями:

1) Абзац 3 заменяется следующей редакцией:

«В случае обнаружения при выгрузке, перегрузке и проверке груза отсутствия или повреждения в вагоне люковых запоров, люковых брусков и внутренней обшивки дверей, а также отсутствия гайки на болтах дверной накладки, о сем составляется технический акт по форме № 5, с указанием знаков пломб, и ответственность за эти повреждения возлагается на дорогу, навесившую пломбы».

2) Последний абзац исключается.

§ 67 заменяется следующей редакцией:

«Ветхость считается доказанной: при гнилости деревянных частей, при гнилости нарусины или теса на крыше, при ржавости железа на крыше, а также при отсутствии всей крыши или части ее, происшедшем как от ржавости железа, так и от плохого прикрепления крыши к кузову вагона, вследствие чего она сносится ветром.

Если вагон по ветхости будет забракован дорогой принимающей на передаточном пункте, то об этом должен быть составлен акт с подробными обозначениями, в чем именно заключается ветхость; акт подписывается агентами дорог принимающей и сдающей, затем вагон с этим актом отправляется на дорогу сдающую, с соблюдением правил технического осмотра при передачах.

Для признания гнилости или ветхости деревянной части вагона видимое повреждение должно быть выше тех пределов, которые допускаются в этой части для трещин, излома или откола, а также выше пределов, при которых часть уже не допускается к приему с записью в протокол, или же когда, вследствие ветхости части, произошел сход с места более предела, допускаемого § 119 сего Соглашения.

В случае утери акта, сдающая дорога составляет новый акт».

§ **68** заменяется следующей редакцией: «Технические акты, необходимые по §§ 63—67, составляются по форме № 5.

Примечание. Наравне с техническим актом формы № 5 в соответственных случаях может быть равносильным акт № 5-бис».

§ **69** заменяется следующей редакцией: «при исправлении вагонов допускается замена мелких частей типами, не принадлежащими дороге-собственнице.

Примечание 1. Сосновые стойки и брусья не возбраняется заменять дубовыми, не требуя на них приплаты.

Примечание 2. Дубовые брусья в вагонах допускается заменять брусьями из лиственницы.

Примечание 3. Допускается заменять деревянные колодки чугунными, но лишь полным комплектом. Наличие же на одном и том же вагоне колодок деревянных и металлических — не допускается.

Под вагоны не допускаются к постановке такие оси, наименьшие диаметры шеек коих, при проверке точным изме-

рением, окажутся менее размеров, указанных в нижеследующей таблице:

№№ по пор.	Не тормозные. Род подвижного состава	Под'емн. сила.	Тормозные. Род подвижного состава.	При длине шеек: Под'емн. сила.	151—170	171—180	181—190	191—200	201—210	221—230	211—220	Диам. оси. В ступ.	В серед.
	При нормальной оси.												
1.	3-х осн. пл.	900	3-х осн. пл.	900	78	80	82	83	—	—	—	117	103
2.	Пл. 21 22.	900	—	—	81	83	85	87	89	—	—	127	115
3.	Ваг. крыт.	900	—	—								134	125
	Пл. 28—30.	900	Пл. 21—„22	900	84	86	89	91	93	—	—	130	118
	Цистерн.	750—850	Цистерны.	750—850									
4.	Вагоны кр.	1000	Вагоны.	900	90	92	95	[illegible]	95	100	102	104	125
	—	—	Плат. 28—30	900									
	При усиленной оси.												
5.	Ваг. [illegible]	1000	—	—	89	91	93	95	97	99	101	144	[illegible]
6.	—		Ваг. под. [illegible]	1000	94	96	98	100	102	104	106	144	135

Примечание: С увеличением длины шейки оси на 6 м/м ее диаметр должен быть увеличен на 1 м/м.

Под нетормозными крытыми товарными вагонами нормального типа под'емной силы 900 пудов, а равно под нетормозными платформами длиною 28—30 фут. и тормозными платформами 21—22 фут., должны быть подводимы оси толщиной не менее 125 м/м. посредине оси и не менее 134 м/м в подступичной части оси.

Диаметр осевой шейки должен быть не менее 86 м/м при длине шейки в 170 м/м, с увеличением этой нормы по 1 м/м на каждые шесть м/м удлинения шейки.

Под тормозными вагонами, полувагонами и платформами длиной 28—30 фут., под'емной силы 900 пудов, должны быть оси в подступичной части 134 м/м. в средине 125 и с диаметром шеек у крытых и полувагонов — не менее 92 м/м и у платформы—не менее 91 м/м, с увеличением этой нормы по одному м/м на каждые 6 м/м удлинения шейки.

Наименьшие размеры шеек вагонных железных осей, а равно осей, материал коих неизвестен, должны превышать по диаметру не менее чем на 4 м/м размеры, установленные в прилагаемой таблице для стальных осей. Такие оси для

отличия их от остальных должны быть окрашены посредине белой полосой по окружности шириной в 300 м/м».

§ **69-бис** отменяется.

§ **70** заменяется следующей редакцией:

«О каждом вагоне, разбитом на дороге-пользовательнице, последняя обязана известить дорогу-сдавшую вагон, не позднее 30 дней со дня из'ятия вагона из движения, с указанием дня разбития вагона, фирмы дороги-собственницы и номера вагона.

Разбитыми считаются:

1. Вагоны и полувагоны, в коих требуется замена железных швеллерных брусьев новыми или не менее половины общего числа стоек и прочих брусьев, не принимая в расчет досок обшивки, пола и крыши.

2. Платформы, в коих требуется замена железных швеллерных брусьев новыми.

3. Вагоны-цистерны, в коих требуется замена новыми железных швеллерных брусьев или одного днища, и не менее половины числа звеньев резервуара цистерны.

Дорога, разбившая вагон, оставляет в свою собственность все, не исключая колесных пар, как годные, так и не годные части разбитого вагона, и уплачивает дороге, сдавшей ей вагон:

а) полную стоимость разбитого вагона, в размере, указанном в нижеуказанной расценочной ведомости, причем специальные и другие, не указанные в упомянутой ведомости, вагоны расцениваются по особому соглашению между заинтересованными дорогами (сдавшей и принявшей);

б) суточную плату (§ 8) за 30 дней, считая со дня получения вышеуказанного в настоящем § уведомления, с тем, что суточная плата до дня уведомления причитается дороге сдавшей вагон, в размере, указанном в § 8.

Дороге, разбившей обыкновенный или специальный вагон, предоставляется взамен уплаты стоимости его возвратить дороге сдавшей одинакового рода вагон. С момента передачи сего последнего прекращаются всякие расчеты по этому вагону, предусмотренные в §§ 8 и 11.

В случае разбития вагона на дороге-пользовательнице по вине дороги-собственницы, способ возобновления этого вагона и утилизация оставшихся от разбитого вагона запасных частей, которые все же принадлежат дороге-собственнице

вагона, составляет предмет особого между дорогами—сдавшей и принявшей вагон—соглашения.

Дорога, сдавшая вагон, получив извещение о разбитии ее вагона не по ее вине, обязана войти в сказанное выше соглашение с дорогой, разбившею вагон, в месячный, со дня ее извещения, срок; в противном случае дорога-пользовательница высылает на дорогу сдавшую вагон уцелевшие запасные части от разбитого вагона и никакой дальнейшей ответственности не подлежит.

Расценка, приложенная к настоящему §, сохраняется.

Глава X. Надзор за вагонами и Контролеры-Техники.

§§ 71, 72, 73 и 74 исключаются.

Глава XI. Расчеты между дорогами по ремонту вагонов

§§ 75, 76 и 77 сохраняются.
§ 78 исключается.
§ 79 сохраняется.
§§ 80, 81, 82 исключаются.

ОТДЕЛ II.

ИНСТРУКЦИЯ

техническим агентам на передаточных пунктах.

Введение к инструкции исключается.

§ 83. К 2 абзацу добавляется: «а равно при выгрузке, перегрузке и проверке груза».

Категория I.

Недостатки, при коих вагоны возвращаются дороге сдающей.

В колесных скатах.

§ 84 сохраняется.

§ 85. Примечание 2-е исключается.

§ 86. В 3 абзаце слова: «согласно § 2 и 7 Правил срочного осмотра» исключаются 4 абзац исключается.

§§ 87 и 88 сохраняются.

§ 89. Примечание исключается.

§ 90. Последний абзац и примечание исключаются.

§§ 91, 92, 93 и 94 сохраняются.

§ 94-бис: «Оси с расстоянием между внутренними гранями бандажей, несогласными с установленными размерами: 1437—1443 м/м».

§ 95 заменяется следующей редакцией: «Колеса системы «Манселя»».

В буксах и их принадлежностях.

§ 96. Примечание исключается.

§ 97 сохраняется.

§ 98 весь без изменения переносится в II категорию неисправностей в § 128-бис.

§ 99 заменяется следующей редакцией:

«Буксы разнородных типов.

Под названием разнородных типов букс следует разуметь такие буксы, которые не могут быть заменены нормальной буксой без переделки или без перемены лап и рессор с их соединениями.

Не допускаются к передаче вагоны с такими буксами, в которых одна часть буксы не подходит к другой части той же буксы».

§ 100 сохраняется.
§ 101 исключается.

В рессорах и их принадлежностях не нормального типа.

§ 102 сохраняется.
Примечание заменяется следующей редакцией:

«Примечание. Перечисленные в настоящем § неисправности рессор нормального типа устраняются дорогою принимающей за счет дороги-сдающей, без ограничения времени выполнения ремонта 3-х часовым сроком, с составлением протокола по форме № 6, при чем стоимость исправления рессор со сменою листов их производится по цене № 288-а Расценочной Ведомости настоящего Соглашения».

§ 103 сохраняется.
§ 104 не применяется, кроме обзацов 3 и 4, которые переносятся в II категорию неисправностей в § 132-бис.

В буферах и их принадлежностях.

§ 105 исключается.
§ 106 сохраняется.
§ 107 переносится без изменений в II категорию неисправностей в § 135-бис.

В буксовых лапах.

§§ 108 и 109 сохраняются.
§ 110 исключается.

В рамах и кузовах.

§ **111** сохраняется.
§ **112** Пункт «с» исключается.
§ **113** сохраняется.
§ **114**. Примечание 1 и 3 исключаются.
§ **115** сохраняется.
§ **116**. Пункт 1. примечание 1 и последний абзац исключаются.
§ **117** сохраняется.
§ **118**. В пункте 7-м абзац 2 и примечание исключаются. Пункты 10 и 11 исключаются.
§ **119** сохраняется.
§ **120** переносится без изменения во II категорию неисправностей в § 143-бис.
§ **121** исключается.

В крышах.

§ **122** заменяется следующей редакцией: «Оторванная крыша, отсутствие всей крыши или части ее. Крыши, покрытые толем и смесью гудрона с песком принимаются беспрепятственно».

В тормозах.

§ **123**. Применяется только 1-й абзац.
§ **124** сохраняется.
§ **125** восстанавливается в следующей редакции: «Вагоны с просроченным периодическим осмотром принимаются только по направлению к стране собственнице, в обратном же направлении такие вагоны не принимаются.

Примечание: Вагоны с истекшим сроком осмотра, но имеющие трафарет об отсрочке, принимаются беспрепятственно».

§ **126** заменяется следующей редакцией: «При обнаружении в труленых нефтяных или масляных цистернах течи в швах котла или в спускных клапанах более 60 капель в минуту, такие цистерны от дороги сдающей не принимаются».

Категория 2.

Недостатки в вагонах (отсутствие и повреждение частей), исправляемые принимающей дорогой по ценам расценочной ведомости за счет дороги сдающей.

В колесных скатах.

§ 127 сохраняется. Примечание заменяется следующей редакцией:

«Примечание. Допускаются к обращению в прямом сообщении вагоны, у которых колесные шины укреплены каким-либо иным способом, кроме способа Манзеля, препятствующим сдвиганию шины с обода и заменяющим болты.

В буксах и их принадлежностях.

§ 128 сохраняется.
§ 128-бис. Вносится полный текст из § 98.
§ 129 сохраняется.
§ 130. Примечание исключается.

В рессорах и их принадлежностях.

§ 131. Последний абзац исключается.
§ 132 сохраняется.
§ 132-бис. Текст—3 и 4 абзацы § 104.

В буферах и их принадлежностях.

§§ 133, 134 и 135 сохраняются.
§ 135-бис. Полный текст из § 107.

В упряжных приборах.

§ 136 заменяется следующей редакцией:

«Отсутствие стяжки, излом или надлом упряжного крюка, тяг, валиньев или чек, соединительных муфт, патронов, винтовых стяжек, надлом или изогнутость. или заржавление стяжных винтов, недопускающее завинчивание стяжек усилием руки до соприкосания буферных тарелок, а равно маломерность упряжного крюка (см. табл. № XIV).

По длине, равной наружному диаметру стяжного винта, допускается в стяжном винте две сорванные нарезки, или нарезки, имеющие повреждения, которые в сложности не более двух цельных ниток резьбы.

У спиральных пружин допускается излом или отсутствие одного верхнего завитка.

Примечание. Концы стержней упряжных крюков, соединенные между собою не муфтами, а особым аппаратом, должны быть укреплены за гайкой—контр-гайкой или чекой, или шплинтом, по прилагаемому эскизу (см. табл. чертежей № XV).»

§§ **137** и **138** сохраняются.

В буксовых лапах.

§ **139** сохраняется.

В рамах и кузовах.

§§ **140**, **141**, **142** и **143** сохраняются.
§ **143-бис.** Полный текст из § 120.
§ **144** сохраняется.
§ **144-а.** Последний абзац исключается.

В тормозах.

§ **145** сохраняется.
§ **146.** Примечания 2 и 3 исключаются.
§§ **147**, **148**, **149** и **150** сохраняются.

Категория 3.

Недостатки в вагонах, допускаемые без исправления с приплатой сдающей дорогой в пользу принимающей по ценам расценочной ведомости.

§ **151** заменяется следующей редакцией:

«Отсутствие или повреждение досок в обшивке (§ 115) в вагонах с живностью, а также наличие у крытых вагонов обшивочных шелевок, не имеющих следов закраски, каковая закраска производится за счет дороги сдающей по цене № 58 Расценочной Ведомости.

Изломанный брус дверной рамы.

Недостающий откидной и неоткидной борт, боковой длинный, средний откидной или поперечный, если по типу такой полагается.

Недостающий щит решетки или вставной продольный или поперечный.

Поломанная бортовая доска, длинная и короткая.

Отсутствие люковых отверстий и железных люковых ставней.

Отсутствие кронштейнов для опоры откидных концевых бортов, где по типу таковые полагаются (по цене № 86 Расценочной Ведомости).

Отсутствие или повреждение на буферных брусьях крюков для подвешивания нерабочей стяжки.

Отсутствие запасных цепей у товарного подвижного состава — при наличии комплекта поручней (скоб).

Повреждение отдельных частей воздухопровода.

Отсутствие продольных подвесных угольников тормозного цилиндра у тормозных вагонов, полувагонов, платформ и цистерн, снабженных дополнительной рычажной передачей и частями, необходимыми при установке непрерывных тормозов.

Рессоры из листовой плоской стали (не желобчатой) под вагонами ненормального типа.

Отсутствие в буферных брусьях подвижного состава дыр для запасных цепей, независимо от рода стяжных приборов.

Отсутствие тормозных будок у тормозных платформ.

О б щ и е   у к а з а н и я.

§ **152** заменяется следующей редакцией:

«Исправление в вагоне недостатков, найденных при осмотре, лежит на обязанности дороги, принимающей вагоны.

Вагоны, прибывшие на станцию принимающей дороги, должны быть осмотрены, если число их не более 30-ти, в течение первых двух часов по их прибытии. На партии вагонов сверх 30-ти срок осмотра пропорционально увеличивается.

При осмотре доставленных к передаче на станцию принимающей дороги вагонов, осмотрщик последней, в т е ч е н и е   т о г о   ж е   с р о к а, отмечает забракованные вагоны, а в остальных вагонах отмечает в протоколе (по форме № 6) недостатки, подлежащие исправлению, причем может присутствовать агент сдающей дороги. К недостаткам, определенным при первом осмотре, не допускается добавление новых недостатков. П о в е р к а   н е п о л н е н н о г о ремонта делается в т е ч е н и е   в р е м е н и, назна-

ченного для его исполнения, а именно: не более 3-х последующих часов на каждую партию до 30 вагонов; в случае одновременной доставки более, чем 30 вагонов, срок пропорционально увеличивается, но не более 5-ти часов.

Действительно исполненные работы отмечаются в протоколе (по форме № 6) в графе примечаний за подписью агентов принимающей и сдающей дорог.

При устранении недостатков категории 2, старые вагонные части, при замене их новыми, остаются в пользу дороги, их сменившей».

§ **153** заменяется следующей редакцией:

«Вагоны с истекшим сроком периодического осмотра принимаются лишь по направлению к дороге собственнице, в обратном же направлении такие вагоны не принимаются.

Примечание. Вагоны с истекшим сроком осмотра, но имеющие трафарет об отсрочке, принимаются беспрепятственно».

§§ **154, 155, 156, 156 бис** и **157** исключаются.

§ **158** заменяется следующей редакцией: «Вагоны, возвращаемые в страну собственницу по особым документам (акты, протоколы и т. д.), должны быть принимаемы ею беспрепятственно. Отказ в приеме таких вагонов может последовать только в случае таких недостатков и повреждений, которые препятствовали бы безопасному его передвижению».

§ **159** сохраняется.

§ **160** сохраняется, кроме абзаца 6-го, который заменяется следующей редакцией: «за неправильную браковку вагона виновная дорога возмещает потерпевшей дороге стоимость перегрузки.»

§ **161** и **162** сохраняются.

§§ **162-а** и **162 бис** исключаются.

ОТДЕЛ III.

ПОЛОЖЕНИЕ

о пользовании запасными частями для ремонта чужих вагонов.

Глава I. Общий порядок исправления и замены запасных частей.

§ 163—165 заменяется следующими редакциями:

§ 163 Латвийские и русские жел. дд. производят в чужих вагонах за свой счет, а в случаях, указанных в §§ 64, 65, за счет страны собственницы починку и возобновление всех металлических частей (за исключением колесных скатов и их частей).

Если не по вине дороги-пользовательницы понадобится сменить на чужом вагоне нормальную запасную часть, таковая ставится дорогой пользовательницей из своего запаса, с составлением технического акта (форма № 5), и с возмещением этой части дорогой сдавшей в натуре (см. § 65 Общ. Согл.).

§ 164. Что касается колесных пар и их частей, то дороги обязаны взаимно производить нижеследующие исправления:

а) обточку осевых шеек,

б) обточку бандажей,

в) перетяжку бандажей,

г) прочие мелкие работы.

Исполнение работ по ремонту колесных пар производится согласно установленным на сей предмет правилам Общего Соглашения о вагонах. О произведенных работах дороги не посылают друг другу уведомлений.

Если во время нахождения вагона на чужой дороге потребуется произвести смену какой-либо части колесных пар, вследствие их неисправности по вине дороги-собственницы (§ 64), дорога пользовательница требует телеграммой от ближайшего пограничного склада другой стороны полную исправную колесную пару с соответствующими размерами шеек и бан-

дажей. Неисправная колесная пара возвращается стране-собственнице.

В случае повреждения частей колесной пары по вине дороги пользовательницы, последняя обязана поставить взамен позаимую исправную колесную пару с соответствующими размерами шеек и бандажей, уведомив дорогу-собственницу о произведенной замене. Испорченная колесная пара остается у дороги-пользовательницы.

§ 165 А. В случае забракования передаваемого вагона вследствие неисправности:

1. колесной пары
2. буксовых лап
3. специальной (нетиповой буксы) или подшипника, причем этот вагон не может по своему состоянию быть доставлен на ближайшую станцию дороги — сдающей, принимающая дорога пользовательница должна затребовать телеграммой от сдающей дороги соответствующие исправные запасные части, после установки которых вагон может быть пред'явлен к передаче вторично.

Снятая неисправная часть возвращается дороге-сдающей немедленно.

Дорога сдающая обязана принять свой порожний вагон с указанными неисправностями — независимо от виновности той или другой дороги.

Б. Дорога, принимающая вагон с неисправными или недостающими запасными частями, заменяет соответствующую часть из запасов своего местного передаточного пункта заимообразно на условиях обязательного ежемесячного пополнения склада от дороги сдающей натурою.

Замене подлежат следующие части:

1. буксы русские обыкновенные,
2. рессоры обыкновенные. товарные 10, 11 листовые,
3. буфера и их части-товарные обыкновенные,
4. винтовые стяжки-обыкновенного и усиленного типа,
5. упряжные крюки — обыкновенные.
6. тормазные колодки — обыкновенного типа

При невыполнении указанного условия вагоны бракуются.

В. Все прочие (мелкие) запасные части (шплинты, шайбы, люковые задвижки) и т. п., поставленные дорогой принимающей, не учитываются отдельно, но оплачиваются сдающей дорогой вместе с рабочей силой по расценочной ведомости.

Глава II. О Центральных складах запасных частей.

§§ 166, 167, 168, 169 и 170 исключаются.

Глава III. Заголовок заменяется «запасные части, требуемые от дорог сдающих».

§ 171 заменяется следующей редакцией: дорогам предоставляется право требовать от дороги сдавшей нижепоименованные части для принятых вагонов и дорога сдавшая не имеет права отказать в высылке:

А) осей с колесами всякого типа.

В) нижеследующих частей ненормального типа:

а) листовых рессор.

б) спиральных пружин.

в) буферов и их частей.

г) осевых букс, верхних и нижних.

д) подшипников.

е) всех чугунных частей.

ж) тормазных ненормального типа частей вагонов, приспособленных к автоматическому тормажению.

Примечание: Для более удобного обозначения частей, указанных в пункте ж настоящего параграфа при требовании их от дороги сдавшей, пограничные дороги взаимно обмениваются чертежами всех частей тормозов вагонов, которые отличаются от нормальных, причем каждой из этих частей должны быть присвоены название и №, которыми части должны именоваться в требованиях на их высылку.

§ 172 2-й абзац исключается.

§ 173 исключается.

Глава IV. Порядок требования частей и их пересылка.

§ 174 исключается.

§ 175 заменяется следующей редакцией: «Дорога пользовательница требует необходимые запасные части, а также и колесные пары, телеграммой из ближайшего склада другой страны».

§ 176 заменяется следующей редакцией: «местонахождение складов, а также адресы, по которым следует обращаться за получением запасных частей, взаимно указываются друг другу пограничными дорогами, причем пограничные дороги

обоих стран сообщают друг другу фамилии лиц, к коим следует обращаться за высылкой запасных частей».

§§ 177, 178 и 179 исключаются.

§ 180 заменяется следующей редакцией: «Требования на запасные части от складов делаются телеграммами, в которых кроме адреса станции, названия должности агента, к коему обращено требование, обозначаются точно: наименование номера типов требуемых частей, номера вагонов, для которых эти части предназначаются, а также дорога и станция, на которую части должны быть высланы.

Требование телеграммою должно быть в тот же день подтверждено письмом».

§ 181 сохраняется.

§ 182 Сохраняется, кроме 1 абзаца, который заменяется следующей редакцией:

«Пересылка запасных частей, как старых, так и новых, производится при особых пересылочных ведомостях (см. форма № 13), все графы коих, включая расписку, обязательно должны быть заполнены агентами отправителями запасных частей.

Корешок ведомости остается у отправителя в книге, а пересылочная ведомость вместе с бланком расписки следует при частях на станцию назначения. На пересылочной ведомости, та оно, копии и корешке обязательно проставляются отправителем передаточные станции дороги, через которые пересылаемая часть должна следовать».

§ 183, 184 и 185 сохраняются.

§ 186 заменяется следующей редакцией: «Затребованные запасные части должны высылаться в состоянии, удовлетворяющем требованиям технической приемки вагонов: у колесных пар должны быть без проката и выбоин, осевые шейки гладкими, размеры осей, удовлетворяющие требованиям постановки под вагоны подъемной силы соответственно 900 или 1000 пуд., и расстояние между внутренними гранями шин в пределах, установленных размеров: 1437—1443 м/м».

§ 187. Устанавливается следующая редакция: «Во всех случаях, когда для безплатного получения новых запасных частей или для отнесения стоимости их за счет страны собственницы (§§ 64, 65, 200) требуется возвращение старых, последние направляются непосредственно в тот пограничный склад, из которого получена новая запасная часть. При неполучении дорогой, выславшей новую запасную часть, старой части, возвращаемой для безплатного обмена на новую, по-

сланная новая безпрекословно принимается дорогою — требовательницей за плату.

§ 188 сохраняется.

Глава V. Сроки пересылки запасных частей.

§ 189. Пункт 2 заменяется: «на каждую передачу для каждой дороги — 24 часа».

§ 190 заменяется следующей редакцией: «Старые оси возвращаются в склады дорог-собственниц по кратчайшему направлению, но полагается двойной срок, сравнительно с установленным § 189, прибавляя к этому еще 15 дней для дороги отправительницы. Срок исчисляется с момента получения депеши дорогою-собственницею о высылке новой оси на станцию требования».

§ 191 сохраняется.

Глава VI. Расчеты между дорогами по запасным частям.

§ 192 сохраняется.

§ 193 исключается.

§ 194. Примечание исключается.

§ 195 заменяется следующей редакцией: «Если бы оказалось, что невысылка части в срок произошла от неточности самого требования, несогласно с § 180, то, если такое требование исходило от дороги-пользовательницы вагона, она не в праве требовать штрафа за просрочку.

Такую же ответственность несет дорога, виновная в непередаче, задержании или искажении требовательной телеграммы.

§§ 196, 197, 198 и 199 сохраняются.

§ 200 заменяется следующей редакцией: «Бесплатное получение новых частей, или отнесение стоимости их за счет дороги-собственницы, всегда обусловливается, помимо составления технического акта (согласно §§ 63, 64, 65) о непрочности старых частей, обязательным возвращением их на дорогу собственницу».

§§ 201 и 202 сохраняются.

Глава VII. Порядок отчетности Центральных складов.

§§ 203 и 204 исключаются.

Приложение № 13 «Соглашение о порядке исправления и возобновления колесных пар» не применяется.

ОТДЕЛ IV.

Особые правила.

Правила 1 и 2 пользования и обмена дверными решетками, употребляемыми для перевозки скота, и дверными заграждениями (щитами) при перевозке груза, заменяются помещенными ниже правилами.

I и 2 правила пользования дверными решетками (для перевозки скота) и дверными заграждениями (щитами) при перевозке грузов.

1. Дверные решетки и щиты передаются между русскими и латвийскими дорогами на срочный возврат. Браковка щитов и решеток не допускается.

2. Срок возврата решеток и щитов исчисляется по срокам, указанным в § 11 «Соглашения о пользовании товарными вагонами» для специальных вагонов, причем щиты и решетки подлежат возврату через те же передаточные пункты, по которым были приняты.

3. При передаче решеток и щитов с грузом, особых для них препроводительных документов не требуется, и об их нахождении должно быть упоминаемо в вагонном листе, а также в дорожной и передаточной ведомостях; в накладных же должно быть обязательно оговариваемо, что груз следует при дверных решетках или щитах.

4. Плата за пользование исчисляется в размере трех коп. в сутки за дверную решетку и в размере двух коп. в сутки за дверной щит, считая со дня сдачи до дня обратной передачи, причем в случае невыполнения срока, указанного в п. 2 настоящих «Правил», кроме платы за пользование, начисляется штраф в размере трех коп. в сутки за дверную решетку и в размере двух коп. в сутки за дверной щит до дня возвращения решеток или щитов натурой.

3. Правила о найме вагонов—исключаются.

4. Правила производства переписи и разверстки вагонов—исключаются.

5. Таблица сроков для ремонта специальных вагонов: сохраняется со следующими изменениями:

1) Заголовок таблицы заменяется следующим текстом: к §§ 11, 63, 64 и 65.

5. Т а б л и ц а с р о к о в д л я р е м о н т а в с я к о г о р о д а т о в а р н ы х в а г о н о в.

2) П р и м е ч а н и е 2-е к пункту III исключается.

6. Правила производства периодической поверки весов — исключаются.

7. Правила производства между железными дорогами расчетов по взаимному пользованию товарными вагонами.

§ 1. Взаимные расчеты железных дорог, вытекающие из настоящего соглашения о взаимном пользовании товарными вагонами, производятся на основаниях, изложенных в настоящих правилах.

П р и м е ч а н и е 1-е. Для расчетов по ремонту вагонов, и по запасным частям, — применяются особые правила (§§ 75, 79 и § 202).

П р и м е ч а н и е 2-е. Финляндские ж. д. производят расчет только с русскими пограничными дорогами.

§ 2. Право дорог на взаимное предявление счетов за пользование и за задержку всякого рода вагонов срочного возврата, классных вагонов, и вагонов, передаваемых взамен разбитых, за несвоевременный возврат приспособлений, устраиваемых в людских приспособленных вагонах, за запасные части, за пользование брезентами, за утерю брезентов, за пользование дверными заграждениями (решетками или щитами) ограничивается г о д и ч н ы м сроком.

Началом течения срока для предявления счетов по статьям, перечисленным в настоящем параграфе, считается первый день месяца, следующий за тем месяцем, за который предявляется счет.

Дорога не лишается права на предявление счета и по истечении годичного срока, если докажет, что просрочка произошла по независящим от нее причинам.

§ 3. Дорога, получившая счет, хотя бы и ранее истечения срока, установленного для представления такового, должна в течение четырех месяцев со дня предявления счета, рассмотреть его, акцептовать или отклонить.

Днем пред'явления считается число, означенное на препроводительной бумаге. Счет, не возвращенный дорогой-де-

биторией в указанный срок, считается принятым к оплате в полной сумме, если только последняя не докажет, что задержка счета произошла не по ея вине. О пропуске срока, положенного на возврат счета, дорога-пред'явительница счета обязательно уведомляет дорогу, задержавшую счет.

Сказанное уведомление должно быть сделано в течение 4-х месячного срока, считая со дня истечения срока на возврат счета. Дорога, пропустившая этот срок, должна дело о спорном расчете, если ею не будет достигнуто соглашения с подлежащей дорогой, внести на рассмотрение С'езда представителей русско-латвийского прямого сообщения в сроки, обусловленные в § 5 настоящих правил, исчисляя таковые со времени окончания 4-х месячного срока, положенного на возврат счета.

§ 4. В случае, если бы почему либо дорога не получила счета, дорога отправления счета, по просьбе дороги получения такового, высылает дубликат счета в месячный срок. Если бы при итоге оказалось, что утрата счета произошла не по вине дороги-дебиторши, то на акцептацию или отклонение ею применяется срок, указанный в § 3 настоящих правил.

§ 5. В случаях частичного или полного отклонения счета, дорогам предоставляется в 5-ти месячный срок со дня отклонения счета (день отклонения — число, выставленное на препроводительном отношении) притти к взаимному соглашению путем непосредственных сношений, после чего дело о спорном расчете, со всеми документами, относящимися к нему, за исключением расчетов по ремонту вагонов, вносится в течение следующих 2-х месяцев на обсуждение очередного С'езда представителей Русско-Латвийского прямого сообщения. Спорный вопрос, не внесенный заинтересованной стороной на рассмотрение сего С'езда в течение означенного срока, считается потерявшим свое значение.

Сроки для внесения в С'езд спорных расчетов по ремонту подвижного состава — не установлены.

§ 6. Если С'езд, признав необходимым иметь дополнительные сведения по рассматриваемому вопросу, постановит о переносе спорного дела на обсуждение следующего очередного С'езда, то этот последний, рассмотрев дело по существу, решает его окончательно.

§ 7. По вступлении решения С'езда в законную силу, в том случае, если С'ездом присуждена определенная сумма, уплата должна быть произведена установленным порядком.

Если же, согласно постановления С'езда, требуется пересоставление расчетов, то на пред'явление счетов полагается два месяца, считая со дня вступления решения С'езда в законную силу, на акцептацию их также два месяца, причем в случае пропуска этих сроков, спорный вопрос считается потерявшим свое значение.

В тех же случаях, когда при рассмотнении пересоставленных счетов, возникнут новые недоразумения, которые при первоначальном разборе претензии в С'езде не были предвидены, заинтересованная дорога, в целях выяснения возникшего недоразуменья может внести снова спорный вопрос на решение С'езда в 2-х месячный срок, считая начало этого срока со дня отклонения расчета, обозначенного на препроводительном отношении.

§ 8. В указанные этими правилами сроки включается время, потребное на пересылку счетов. Пересылка счетов от дороги производится согласно § 95 Соглашенья о прямом сообщении; счета должны следовать в особых пакетах от прочей служебной корреспонденции.

8. Правила о вагонах, полувагонах и платформах 900 и 1000 пудовой под'емной силы исключаются.

9. ИНСТРУКЦИЯ

о нагрузке товаров на открытом подвижном составе.

Применяется с нижеследующими изменениями:

§ 1 заменяется следующей редакцией: «Все товары, грузимые на открытый подвижной состав, должны быть равномерно распределяемы по всей длине такового и пределами своими не должны выходить далее конца буферных стаканов за исключением случаев, указанных в § 9 настоящей инструкции.

Вес груза, помещенного на одной платформе или решетке, не должен превышать под'емной их силы. Нагрузка на открытом подвижном составе не должна выходить из пределов габарита.

Примечание—сохраняется.

§§ 2, 3 и 4 — сохраняются.

§ 5—исключается.

§§ 6 и 7—сохраняются.

§ 8—последний абзац сего параграфа—исключается.

§§ 9 и 9а—сохраняются.

§ 10—примечание исключаются.

§§ 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17 и 18—сохраняются.

10. Условия пользования вагонами системы Брейдшпрехера на дорогах сети—исключается.

11. Правила о круговых переучетах долгов—исключается.

12. Правила передачи вагонов теплушек и вагонов с двойной обшивкой по дорогам сети и обмена и учета воинских приспособлений заменяются нижеследующими.

12. ПРАВИЛА

передачи вагонов теплушек и вагонов с двойной обшивкой и учета их приспособлений.

А. Передача теплушек.

§ 1. Вагоном-теплушкой признается крытый товарный вагон, приспособленный для перевозки людей путем постановки двойной теплой обшивки стен, пола и потолка и вполне оборудованный съемными приспособлениями (кроме зубчаток), люковыми оконными рамами, печью и трубами с разделкой, выходящими через крышу вагона.

Вагоны теплушки допускаются в прямом сообщении только приспособленными, согласно условиям приспособления вагонов-теплушек нормального типа, приложенным к настоящим правилам.

Вагон с двойной обшивкой (разорудованной теплушкой), признается теплушка, у которой сохранена вторая обшивка и несъемные приспособления, имеющиеся на всех товарных вагонах, все же остальные дополнительные оборудования, в том числе подножки и поручни, требуемые для перевозки людей в теплушках, сняты и крыша заделана.

Как оборудованные, так и разорудованные теплушки, должны иметь отличительный знак на обеих дверях, сделанный белой масляной краской (§ 48).

§ 2. В случае передачи вагонов теплушек русскими железными дорогами латвийским железным дорогам или обратно в пользование, дорога, передавшая такие вагоны, получает с дороги-пользовательницы плату по 1 р. 50 к. в сутки за каждый вагон и по 25 коп. за приспособления (а всего по 1 р. 75 коп.).

§ 3. Расчеты за вагоны теплушки производятся на основании «Правил о расчетах», приложенных к «Соглашению о взаимном пользовании товарными вагонами», в сроки, установленные для расчетов обыкновенными крытыми товарными вагонами.

§ 4. Вагоны-теплушки, при приеме от соседних дорог, должны иметь полное исправное оборудование, а также, чтобы дно поддувала печи отстояло от пола на расстоянии не меньше четырех дюймов.

В техническом акте о приеме вагона-теплушки должен быть точно указан тип печи в передаваемой теплушке.

Вагоны-теплушки бракуются на передаточных пунктах при следующих недостатках:

1) отсутствие или неисправность печи в пожарном отношении или печь без поддонного листа,

2) труба печная без разделок.

Разбитые стекла в оконных рамах записываются в протокол по форме № 6, по цене, указанной в Расценочной Ведомости. Все прочие недостаки и неисправности записываются также в протокол по форме № 6.

§ 5. Снятие верхней обшивки, а также всякого рода несъемных приспособлений вагона-теплушки не допускается.

§ 6. Приспособления людских вагонов при приеме и передаче их записываются в особый передаточный акт, по форме № 2, причем передача их производится по особым подробным на каждый вагон описям, в коих должны быть перечислены все наличные в вагоне приспособления. Описи приспособлениям составляются в 2-х экземплярах, из коих 1 экземпляр для дороги принимающей и другой экземпляр для дороги сдающей.

§ 7. Вагоны-теплушки передаются на срочный возврат, на срок, указанный в § 11 (Соглашение о прямом сообщении, часть II—Пользование товарными вагонами) для специальных вагонов и на тех же условиях, с тем, что в случае, если при возвращении теплушки таковая будет передана без съемных приспособлений, то за сии последние взимаются по 25 коп. в сутки (§ 2 настоящих Правил), а свыше 30 дней, считая со дня передачи теплушки без приспособлений, по 50 коп. в сутки, впредь до их возвращения.

Приспособления, сдаваемые без вагона передаются по акту с указанием номера вагона, к которому таковые принадлежат.

Условия, которым должны удовлетворять вагоны-теплушки нормального типа.

Вагон-теплушка нормального типа должен приспособляться из вагона нормального размера и должен быть устроен следующим образом:

1. Наружная двойная обшивка стен и внутренняя двойная обшивка дверей потолка, с прокладкой войлоком, или шведским картоном, или толем или пробкой.

2. Двойной пол из внутри вагона, с прокладкой войлоком, или шведским картоном, или толем, или пробкой.

3. Оконные задвижные рамы в люковых отверстиях и железные люки.

4. Дверь должна быть снабжена крючком внутри вагона.

5. Для прикрытия дверной щели (просвета) должны быть притворные бруски, обитые войлоком, обшитые парусиной.

6. Печь чугунная с трубой посредине вагона с разделкой в крыше и с поддонным листом на полу вагона, согласно прилагаемому чертежу, причем во всю площадь листа прокладывается асбестовый картон толщиной не менее 3 м/м.

7. 2 кронштейна (коссоура) с двойными подножками и один поручень с каждой стороны вагона-теплушки. Длина ступенек должны быть не короче половины дверного пролета вагона.

8. 32 доски для сидений, 4 полочные и 2 дверные закладные доски.

9. На обоих дверях вагонов-теплушек ставится: на русских вагонах — по диагонали двери косой белый крест по всему полотну двери, шириной полос в 3 д.; на латвийских вагонах — горизонтальная белая полоса шириной 6 д., посредине каждой двери.

Расценка приспособлений в теплушках, оборудованных:

А. по нормальному типу.

1. Печь чугунная	20 р.	независимо от варианта.
2. Труба с разделк. и флюгарк.	10 р.	
3. Без разделки и флюгарки . .	6 р.	
4. Задвижн. оконн. рама, за шт.	2 р.	

5. Крючки внутренние для запора дверей, на дверь . . . . 20 к.
6. Притворный брусок, обитый войлоком и обшитый парусиной, за шт. . . . . 50 к.
7. Поддонный лист для печи . . . 1 р.
8. Коссоур по № 183 расц. вед. за шт. . . . . 3 р.
9. Доска для ступенек, по № 148 расц. вед. за шт. . . . . 40 к.
10. Поручень, прикрепляемый к дверной стойке и к ступеньке за шт. . . . . 75 к.
11. Печь чуг. (составн.) вариан. 2-й 20 р.
    » верхн. ее часть. отдельн. 4 р.
    » средн. » » 6 р.
    » нижняя 8 р.
    » колосн. (4 сегм. по 50 к.) 2 р.
12. Ограждение кругом печи для обоих вариантов печей . . . . 6 р.

Б. Не по нормальному типу.

1. Печь . . . . 8 р.
2. Труба с разделкой и флюгарк. 5 р.
3. Труба без разделки и флюгарк. 3 р.
4. Задвижки. оконн. рамы, за шт. 2 р.
5. Людские доски, включая закладные доски по . . . . 60 к.

ПРИЛОЖЕНИЯ.

Лит. А, Б и В исключаются.

Формы документов, чертежи, таблицы и расценочная ведомость запасных частей и ремонта повреждений в вагонах сохраняются.

ДОПОЛНЕНИЯ

к соглашению о прямом сообщении и пользовании товарными вагонами.

(Изложенные в означенных дополнениях правила применяются впредь до пересмотра их на подлежащих С'ездах представителей прямого Русско-Латвийского сообщения).

ПЕРЕЧЕНЬ

станций прямого товарного Русско-Латвийского сообщения и порядок отправления грузов.

А.

Перечень станций.

1. В прямое сообщение включаются нижеуказанные станции:

Русских железных дорог.	Латвийских железных дорог.
1. Все тарифные станции Московского Узла.	1. Рига-товарная
2. Все станции жел. дор.: Николаевск., Сев.-Зап., Риго-Орловск. и Московско-Виндавской	2, Рига-берег.
3. Орел-Курский	3. Мангали (Мюльграбен).
4. Богородск.	4. Александровск. ворота.
5. Нижний Новгород.	5. Рига I (для больш. скор.).
6. Ярославль	6. Лепая Тов. (Либ.-Тов.)
7. Самара	7. Вентспилс (Виндава)
8. Казань	8. Ельгава (Митава)
9. Саратов	9. Тукум 2

10. Царицын
11. Званка
12. Вологда
13. Вятка
14. Екатеринбург
15. Челябинск
16. Омск
17. Курган

18. Ново-Николаевск
19. Красноярск
20. Иркутск
21. Томск
22. Ташкент
23. Харьков-Южных
24. Киев — Юго-Западн.
25. Ростов на Дону
26. Воронеж
27. Себеж
28. Бигосово
29. Бренчаниново
30. Тула
31. Курск М-К.
32. Ржев — Алекс.
33. Одесса.

10. Стенде (Стерден)
11. Вальмера (Вольмар)
12. Валк-Латвийский
13. Даугавпиле-тов. (Двинск.-тов)
14. Цезис (Венден)
15. Резекне 1 (Режица 1)
16. Круст-Пилс (Крейцбург)
17. Венгульбене (Альтшва-нельбург).
18. Зилупе (Розеновская)
19. Бальбиново
20. Жогово

Б.

Порядок составления провозных дорожных документов в прямом товарном русско-латвийском сообщении.

Дорожные провозные документы на перевозки, следующие в сообщении станций, включенных (тарифные станции) в тарифы, или же в тарифы не включенных (не тарифные станции), составляются следующим порядком.

§ 1.

а) При отправлении с тарифной станции на тарифную станцию дорожные документы (накладная, ее дубликат, дорожная ведомость, вагонный лист), составляются от станции отправления до станции назначения.

б) *С тарифной станции на нетарифную* — документы составляются до последней на пути лежащей тарифной станции, с указанием, на какую станцию груз действительно следует, напр., груз из Риги (тарифная станция) следует в Россию на станцию Тюмень (не тарифная); последнею тарифною станциею, в данном случае, будет Екатеринбург, следовательно, станциею отправления в документах имеет быть указано: «Рига—Екатеринбург для переотправки в Тюмень».

в) *С нетарифной на тарифную* документы составляются до пограничной-передаточной станции своей страны, с указанием, что груз имеет быть переотправлен на такую-то станцию назначения, напр., от станции Латвийских жел. дорог Скривери (Ремерсгоф) в Москву — в документах указывается «Скривери—Зелупе для переотправки в Москву».

г) *С нетарифной на нетарифную* — документы составляются до пограничной-передаточной станции своей страны, с указанием, что груз имеет быть переотправлен на такую-то станцию назначения, напр., от станции Муром русских жел. дор. до станции Олайне (Олай) латвийских жел. дор. в документах указывается «Муром-Себеж для переотправки в Олайне».

§ 2.

Переотправка. Станция, которая на основании указания в дорожных документах производит переотправку (пункты «б», «в» и «г» § 1-го), проверяет правильность составления всех дорожных документов, в отношении соблюдения правил и формальностей, указанных в «Положении о перевозке грузов в прямом Русско-Латвийском сообщении» и в «Соглашении» о сем же сообщении, и отправляет груз на станцию назначения при документах, составленных станциею отправления, но с тем, что:

а) на всех документах делает от руки или штемпелем надпись «Прямое Русско-Латвийское сообщение» и

б) если станциею отправления не был составлен какой-либо документ, установленный в Русско-Латвийском сообщении (напр., дорожная ведомость), — то составляет таковой документ с внесением в него всех сведений, требуемых по правилам названного сообщения.

§ 3.

Плата за провоз. Впредь до отмены перевод провозной платы на станцию назначения чужой страны за часть железных дорог своей страны не допускается, а потому станция отправления (тарифная или нетарифная безразлично) должна исчислить провозную плату по тарифу, установленному для Русско-Латвийского прямого сообщения, за расстояние до пограничной-передаточной станции своей страны, через которую имеет следовать груз, полностью со всеми дополнительными сборами и таковую плату, в подлежащих случаях, взыскать, отметив о сем в дорожных документах (накладной, ее дубликате и дорожной ведомости), причем сумма взысканной платы показывается прописью.

При этом следует иметь ввиду, что провозная плата до пограничной-передаточной станции исчисляется за транзитные расстояния до сих станций (до Государственной границы).

2. ПЕРЕЧЕНЬ ГРУЗОВ,

не принимаемых к перевозке в прямом Русско-Латвийском сообщении.

1. Предметы, составляющие монополию Почтового Ведомства:

а) письма,

б) бандерольные отправления.

2. Нитроглицерин.

3. Динамит.

4. Гремучая ртуть, гремучее серебро и золото, а также все приготовленные из них предметы.

5. Гремучая бумага.

6. Солепикриновые кислоты.

7. Огнестрельный порох.

8. Огнестрельное оружие заряженное.

3. ПЕРЕЧЕНЬ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ГРУЗОВ.

1. Молочные скопы (кроме масла коровьего топленого и сыра).

2. Мясной товар, битая птица и дичь (кроме предметов соленых, моченых и консервов).

3. Овощи огородные свежие.
4. Грибы свежие.
5. Дрожжи всякие.
6. Цветы живые и луковицы цветочные.
7. Рыба свежая и мороженная, рыба во льду, икра, раки свежие, устрицы, пиявки.
8. Фрукты и ягоды свежие.
9. Хлеб печеный.
10. Растения живые и саженцы.
11. Яйца и желтки яичные.

4. ПЕРЕЧЕНЬ ГРУЗОВ

перевозимых в открытых вагонах в Русско-Латвийском прямом сообщении.

А. Грузы, не требующие прикрытия их брезентами.

1. Аллебастр, гипс и мел не в деле в кусках.
2. Цементные трубы.
3. Ободья колесные, деревянные обручи и полозья, упакованные или увязанные.
4. Животные остатки упакованные.
5. Земледельческие машины и орудия в разобранном и неразобранном виде упакованные.
6. Камни и минераллы не в деле и в изделиях.
7. Огарки кислотные и соляные, чренный и котельный камень.
8. Дрезины и вагончики.
9. Саженцы увязанные.
10. Крестьянские телеги и сани.
11. Дерево всякое не в деле и дрова.
12. Жиры и сало в бочках.
13. Лесные строительные материалы.
14. Руда всякая.
15. Уголь каменный, брикеты каменноугольные, кокс, уголь бурый, торф и торфяные брикеты, антрацит.

Б. Грузы, которые при перевозке на платформах требуют прикрытия брезентами.

(Брезенты должны быть отправителя).

16. Деревянные изделия и щепной товар, упакованные или увязанные..

17. Земледельческие машины и орудия, кроме деревянных, в разобранном и неразобранном виде.

18. Шерсть древесная.

19. Машины, кроме земледельческих, их части и принадлежности упакованные.

20. Древесный уголь в бочках, ящиках и мешках.

21. Кора дубовая, кора ивовая и всякая др. в тюках и связках.

22. Сено и солома прессованные.

23. Экипажи, лодки, автомобили, тракторы.

5. ПЕРЕЧЕНЬ СПЕЦИАЛЬНЫХ ВАГОНОВ,

принимаемых на общих основаниях, с указанием платы за пользование сими вагонами.

1. Специальный подвижной состав (§ 7 Части II Соглашения о прямом сообщении—пользование товарными вагонами), под'емной силы до 1200 п., передается с дороги на дорогу без предварительного соглашения между сдающей и принимающей дорогами.

2. Сроки возврата специальных вагонов (п. 1), на дорогу сдавшую, расчитываются на основании § 2 Части 2 Соглашения о прямом сообщении (пользование товарными вагонами).

3. Плата за пользование специальными вагонами (п. 1) расчитывается в размере, установленном для обыкновенных товарных вагонов, по 1 р. 50 к. в сутки, и в том же размере расчитывается штраф за просрочку времени возврата вагона (п. 3 § 2 Части II Соглашения о прямом сообщении).

4. Специальный подвижной состав, под'емной силы свыше 1200 пудов, передается с дороги на дорогу по предварительному каждый раз особому соглашению.

6. УСЛОВИЯ

нагрузки, перегрузки и выгрузки тяжеловесных предметов.

1. Предметы, весом в 1 шт. свыше 40 пуд., принимаются к перевозке не иначе, как по предварительному соглашению с отправителем по стоимости нагрузки, причем отправителю предоставляется произвести нагрузку сих предметов в вагон своими средствами и за свой счет.

2. Выгрузка таких грузов или перегрузка (в случае перевозки по дорогам разной колеи) производится за счет грузохозяина по действительной стоимости сих операций, если выгрузка груза не будет произведена получателем своими средствами в установленный правилами жел. дороги назначения срок.

Ганецкий   Куршинский

(М. П.)   (М. П.)

